MARK STILLE

ISOROKU YAMAMOTO

mari comandanți

AL DOILEA RĂZBOI MONDIAL

CUPRINS

INTRODUCERE **11**

Anii timpurii 16

Viaţa de militar 20

Ora destinului 37

Principalii oponenţi militari 112

După încheiereaostilităţilor 122

Modul de gândire 133

O viaţă în cuvinte 140

Bibliografieselectivă **143**

MARK STILLE

ISOROKU YAMAMOTO

mari comandanți

AL DOILEA RĂZBOI MONDIAL

MARK STILLE

ISOROKU YAMAMOTO

Biografia, tacticile, strategiile şi experienţele de luptă ale celor mai mari comandanţi din al Doilea Război Mondial

ilustraţii de ADAM HOOK

LITERA
Bucureşti
2020

Isoroku Yamamoto
Mark Stille
Copyright © 2010 Osprey Publishing Ltd
Toate drepturile rezervate
Publicată pentru prima dată în Marea Britanie în 2012
de către Osprey Publishing Ltd

Editura Litera
O.P. 53; C.P. 212, sector 4, București, România
tel.: 021 319 63 90; 031 425 16 19; 0752 548 372;
e-mail: comenzi@litera.ro

Ne puteți vizita pe
www.litera.ro

Isoroku Yamamoto
Mark Stille
Copyright © 2016, 2020 Grup Media Litera
pentru versiunea în limba română
Această ediție este publicată prin înțelegere cu Osprey Publishing,
un imprint al Bloomsbury Publishing Plc.
Toate drepturile rezervate

Traducere din limba engleză: Roxana Claudia Olteanu

Editor: Vidraşcu şi fiii
Serie coordonată de Ilieş Câmpeanu
Redactori: Cătălin Pena, Ilieş Câmpeanu
Corector: Georgiana Enache
Copertă: Bogdan Mitea
Tehnoredactare şi prepress: Marin Popa

Descrierea CIP a Bibliotecii Naţionale a României
STILLE, MARK

Isoroku Yamamoto / Mark Stille; trad.: Roxana
Claudia Olteanu; il.: Adam Hook. – Bucureşti: Litera, 2020
ISBN 978-606-33-1018-8
ISBN EPUB 978-606-33-5905-7

I. Olteanu, Roxana Claudia (trad.)
II. Hook, Adam (il.)

94(520)"19" Isoroku,Y.
929 Isoroku,Y.

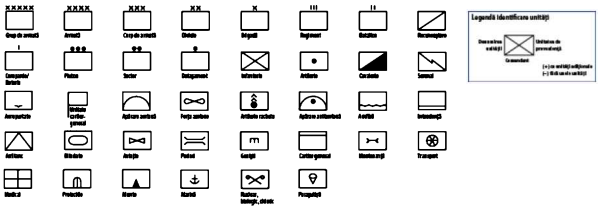
Mark Stille (comandor în retragere din Marina SUA) a obţinut licenţa în istorie la Universitatea din Maryland şi un masterat la Naval War College. A lucrat 30 de ani în serviciile de contrainformaţii, a predat temporar la Naval War College, a activat în statul major general, dar a servit şi pe navele marinei americane. Este analist senior la Washington DC. Este autorul a numeroase cărţi publicate la Editura Osprey, care au ca subiect istoria marinei militare în Pacific.

Adam Hook a studiat grafică şi a început să lucreze ca ilustrator în 1983. Este specializat în reconstrucţii istorice detaliate şi a ilustrat la Osprey cărţi despre azteci, greci, America secolului al XIX-lea. Lucrările lui au fost prezentate în expoziţii şi publicaţii din întreaga lume.

Editura Osprey a fost fondată în 1968 pentru a publica Aircam Aviation, prima ei colecţie gândită de Dick Ward, ilustrator de renume în domeniul aviaţiei. De-a lungul anilor, numărul seriilor şi al colecţiilor a crescut considerabil, cărţile Osprey impunând un stil propriu, care combina un text de autoritate, scris de istorici militari, cu ilustraţii sugestive şi fotografii de epocă, alb-negru şi color. Astăzi, Osprey este lider de piaţă în abordarea istoriei militare ilustrate.

Mulţumiri
Autorul le este îndatorat lui Jim Lansdale şi Michael Oren pentru ajutorul acordat la procurarea fotografiilor folosite în această carte. John Lundstrom, Sam Tagaya şi Alan Zimm i-au clarificat multe chestiuni importante.

LEGENDĂ SIMBOLURI MILITARE



ISOROKU YAMAMOTO
(1884–1943)

Amiralul Isoroku Yamamoto a fost cel mai important comandant japonez de marină din al Doilea Război Mondial. El a planificat şi executat lovitura îndrăzneaţă asupra Pearl Harbor, care a afectat flota americană din Pacific, declanşând astfel Războiul din Pacific, şi a comandat Flota Combinată japoneză până când a fost ucis de americani în 1943, după campania din Guadalcanal. În ciuda succesuluipe carel-a avut operaţiunea de la Pearl Harbor, felul în care Yamamoto a comandat ulterior Flota Combinată a ridicat o mulţime de semne de întrebare. Bătăliile purtate împotriva marinei americanepe Marea Coralilor, la Midway şi, în cele din urmă, la Guadalcanal au reuşit să îi submineze reputaţia de tactician naval de elită. În acest volum, Mark Stille examinează toate aceste campanii importante pentru a analiza stilul şi strategiile de comandă folosite de Yamamoto şi pentru a evalua felul în care acestea au influenţat cursul Războiului din Pacific şi şansele Japoniei la victorie.

INTRODUCERE

Isoroku Yamamoto este cel mai cunoscut comandant japonez din al Doilea Război Mondial, iar numele său va fi legat pentru totdeauna de atacul de la Pearl Harbor. A fost cel care a susţinut personal atacul şi a înfruntat toate obstacolele pentru a-l duce la îndeplinire, în ciuda opoziţiei aproape unanime a ofiţerilor din Marina Imperială Japoneză. Acest fapt, dar şi un interviu pe care l-a dat în timp de război şi în care americanii socoteau că el ar fi declarat că va dicta termenii de pace de pe treptele Casei Albe l-au făcut să devină cel mai cunoscut şi mai detestat comandant japonez.

Aşa cum se întâmplă în cazul tuturor comandanţilor celebri, realitatea este mereu însoţită şi de legende. În cazul lui Yamamoto, cele două contrastează izbitor. Reputaţia lui Yamamoto este construită pe câţiva piloni majori. Unul dintre cei mai importanţi este presupusa lui opoziţie la un război cu Statele Unite, opoziţie bazată pe predicţiile sale corecte referitoare la rezultatul final pentru Japonia. De fapt, el s-a opus doar unui conflict prelungit cu Statele Unite. Nu există vreun document din care să reiasă că, în 1941, Yamamoto s-ar fi opus intrării Japoniei în război împotriva Marii Britanii şi Olandei. Yamamoto nu era un oponent al războiului, ci doar al unui război pe care Japonia nu ar fi putut să îl câştige. Spre meritul său, el a intuit clar ce s-ar întâmpla dacă Japonia ar intra în război cu Statele Unite. Deşi acest lucru nu era prea greu

de observat, date fiind diferenţele enorme dintre forţele militare ale celor două naţiuni, totuşi un număr şocant de mic de ofiţeri superiori japonezi au conştientizat acest lucru la vremea respectivă.

Cu toate acestea, avertismentele lui Yamamoto în legătură cu războiul împotriva Statelor Unite contrastează surprinzător cu acţiunile lui din 1941, când Japonia făcea planuri de luptă împotriva puterilor occidentale. În această perioadă, ignorându-şi propriile sfaturi, el a conceput şi a susţinut cu îndârjire un plan îndrăzneţ de atac direct împotriva Statelor Unite. Acest plan a devenit atacul de la Pearl Harbour, care avea să schimbe cursul celui de-al Doilea Război Mondial. Pearl Harbour nu a făcut decât să asigure înfrângerea Japoniei, pentru că atacul le-a stârnit americanilor setea de răzbunare şi i-a făcut să nu accepte nimic altceva decât o victorie totală, eliminând orice şansă pentru o pace favorabilă Japoniei. Acţiunile lui Yamamoto sunt cu atât mai surprinzătoare cu cât înainte de război el şi-a petrecut o bună perioadă de timp în Statele Unite, şi din acest motiv s-ar fi putut presupune că începuse să cunoască mentalitatea americanilor.

Un alt pilon pe care se sprijinea reputaţia lui Yamamoto a fost acela că era un susţinător activ al forţelor aeriene. Această idee se bizuie pe scurta perioadă pe care şi-a petrecut-o în cadrul aviaţiei – în cariera sa militară de treizeci şi cinci de ani, Yamamoto a fost doar şase ani şi jumătate la aviaţie sau în cadrul unor misiuni realizate cu participarea aviaţiei, înainte de a prelua comanda Flotei Combinate, în 1939 –, dar şi pe faptul că Marina Imperială Japoneză şi-a construit puternica forţă aeriană când el se afla la comanda Flotei Combinate. În realitate, misiunile pe care le-a avut el cu aviaţia fie au fost

Portretul oficial al amiralului Isoroku Yamamoto, comandant suprem al Flotei Combinate. Imaginea reflectă ceva din siguranţa sa şi se potriveşte cu statutul său de erou naval, unul dintre cei mai omagiaţi din Japonia.
Roger Pineau prin Lansdale Research Associates

de scurtă durată, fie au fost îndeplinite din poziţii mărunte de administraţie. În afară de posibilele excepţii în cazul campaniei sale de construire a unui aparat de zbor cu rază lungă de acţiune, în anii 1930, şi aprobarea formării Flotilei 1 Aeriene în aprilie 1941, Yamamoto nu a fost responsabil pentru nici o inovaţie în domeniul aviaţiei. De fapt, planurile făcute de el pentru Pearl Harbor şi Midway demonstrează că încă nu înţelegea natura instrumentului pe care îl crease în aprilie 1941. Abia după înfrângerea japonezilor de la Midway, Yamamoto a declanşat reorganizarea Flotilei Combinate, prin care aviaţia devenea o piesă centrală. Era o mişcare pe care Marina SUA o făcuse cu luni bune înainte.

Legenda cel mai simplu de demontat este legată de reputaţia lui Yamamoto ca amiral genial şi invincibil.

Oricâtă genialitate ar fi avut, ea nu s-a tradus în succese pe câmpul de luptă. Victoria răsunătoare de la Pearl Harbor a fost apreciată unanim încă de atunci ca o mare eroare strategică. A fost în egală măsură şi o victorie goală pentru Japonia, în sens strict militar, întrucât nu a contribuit cu nimic la cucerirea sud-estului Asiei. Fluxul iniţial de victorii japoneze din primele luni ale războiului din Pacific i se datorează doar într-o mică măsură lui Yamamoto, victoriile fiind obţinute aproape exclusiv datorită rezistenţei aliate ineficienteşi limitate, cu forţe nepregătite de război, la care s-a adăugat excelenţa tactică a trupelor japoneze care au executat operaţiunile.

Examinarea planurilor lui Yamamoto şi a comportamentului său în timpul bătăliei de la Midway ne oferă toate dovezile necesare pentru a descoperi defectele pe care le-a avut ca lider în timp de război. Midway a fost de la un capăt la altul bătălia lui Yamamoto, de la declanşare şi planificare, la execuţie şi încheiere. Superioritatea serviciilor de spionaj americane şi ineficienţa comandanţilor japonezi pe câmpul de luptă i-au oferit lui Yamamoto o scuză pentru dezastru, dar nereuşita niponă poate să fie atribuită direct compromisurilor făcute de el înainte de bătălie. Acestea au dus la înfrângere asuferită în Marea Coralilor şi, mai departe, au pus în pericol operaţiunea Midway. De asemenea, o incredibilă lipsă de profesionalism manifestată în faza de planificare a împins Flota Combinată către o înfrângere răsunătoare. Bătălia din insulele Midway a fost singura ocazie pe care a avut-o Yamamoto să ducă flota pe mare sub comanda lui directă. Planurile proaste şi execuţia defectuoasă au avut ca rezultat un eşec definitiv, care a stopat expansiunea japoneză în Pacific.

În ciuda acestor lucruri, reputaţia lui Yamamoto a rămas intactă, mai ales în cadrul Marinei Imperiale Japoneze. Când americanii au lansat primul contraatac al războiului, în august 1942, asupra obscurei insule Guadalcanal din arhipelagul Solomon, Yamamoto a părut incapabil să realizeze că aceasta era oportunitatea de a se angaja în bătălia decisivă, pe care o căutase atât de febril încă de la începutul ostilităţilor. În ciuda numeroaselor victorii notabile obţinute de japonezi în timpul campaniei, aceştia nu au reuşit să-şi concentreze forţele, încă superioare, în vederea obţinerii victoriei finale. Yamamoto a fost ucis în acţiune la scurt timp după încheierea campaniei Guadalcanal. În calitate de comandant, Yamamoto a fost responsabil de victoria, marcată de greşeli tactice, de la Pearl Harbor, urmată de un şir lung de înfrângeri în Marea Coralilor, Midway şi Insulele Solomon; cu toate acestea, reputaţia lui de mare amiral persistă şi azi.

ANII TIMPURII

Yamamoto s-a născut în orașul Nagaoka din prefectura Niigata, aflată în partea de nord a insulei Honshu. Înainte de nașterea lui, clanul Yamamoto se afla în tabăra celor învinși în urma rebeliunii Satsuma, încheiate în 1877. Acest lucru îl punea pe tatăl-samurai al lui Yamamoto, Takano Sadayochi, într-o poziție de neinvidiat. Guvernul imperial victorios a trecut rapid la distrugerea sistemului de samurai, iar pentru Takano, ca membru al unui clan care se opusese guvernului, era foarte dificil să-și găsească o slujbă. Ca profesor, a fost silit să caute un post în zona de nord a insulei. În cele din urmă, Takano a revenit la Nagaoka. La scurt timp după întoarcerea lui, i-a murit soția. Atunci el s-a căsătorit cu sora mai mică a soției sale, cu care a avut trei copii. Cel mai mic dintre ei, un băiat, s-a născut în 1884. A fost botezat Isoroku, adică „56", vârsta pe care o avea tatăl la nașterea fiului.

Primii ani de viață ai lui Takano Isoroku au fost marcați de sărăcie și de nesiguranță. Totuși, a avut norocul unei educații decente, pe care, la un moment dat, i-au dat-o și niște misionari creștini. După standardele japoneze, educația primită de el era modernă, pentru că punea accent pe știință și tehnologie, și, spre deosebire de cea tradițională, avea în vedere responsabilitatea individuală. Aceste lucruri i-au rămas înrădăcinate în minte lui Yamamoto până la sfârșitul vieții. S-a dovedit un elev bun și serios și a sperat să folosească educația primită pentru

a scăpa de sărăcia din Nagaoka. A reuşit acest lucru în 1901, când a intrat la Academia Navală Imperială. Dintre candidaţii care veneau din toată ţara, rezultatelel-au plasat pe Yamamoto pe locul al doilea.

Academia Navală era – şi mai este şi azi – localizată pe insula Eta Jima, vizavi de Hiroshima, peste golf, în sudul Japoniei. Cadeţii navali duceau o viaţă spartană timp de trei ani, în care nu aveau voie să se întâlnească cu fete, să bea, să mănânce dulciuri sau să fumeze. Al patrulea an îl petreceau pe mare. În acest mediu a început să se formeze Yamamoto. Disciplina aspră îi pria şi imediat a fost recunoscut ca lider de colegii săi. Din nou s-a dovedit un student serios şi a început să manifeste un simţ al competiţiei, dar şi o oarecare agresivitate. În ciuda faptului că era un bărbat scund, având o înălţime de doar

Yamamotope când era cadet la Academia Marinei Imperiale Japoneze la Eta Jima.
Prin amabilitate Michael A. Oren

1,61 m şi o greutate de sub 58 kg, a devenit un gimnast talentat şi un iscusit practicant al sportului marţial kendo. Din multe puncte de vedere era diferit de ceilalţi cadeţi. Era mult mai serios decât mulţi dintre ei, se ştia că citeşte Biblia (deşi niciodată nu a devenit creştin) şi a hotărât încă din tinereţe să nu mai consume alcool, după ce a descoperit că îl tolerează greu.

Yamamoto a absolvit şcoala de la Eta Jima pe 14 noiembrie 1904. A terminat al şaptelea din peste 200 de absolvenţi. După o scurtă perioadă petrecută pe o navă de instruire, a fost trimis pe crucişătorul *Nisshin*. La vremea aceea, Japonia era în război cu Rusia imperială. MIJ (Marina Imperială Japoneză) deschise războiul împotriva flotei ruse în noaptea de 8 februarie 1904, cu un atac-surpriză dat de un torpilor asupra navelor ruseşti ancorate în Port Arthur, în Manciuria. Astfel, o forţă militară mai slabă începuse un război împotriva uneia mai puternice, folosindu-se de un atac-surpriză – o tactică pe care o va folosi şi Yamamoto 37 de ani mai târziu. După ce Yamamoto a fost trimis pe *Nisshin*, războiul a ajuns în punctul culminant. Flota Baltică rusă pornise spre Orientul Îndepărtat pentru a răzbuna pierderile iniţiale. MIJ abia aştepta să dea bătălia decisivă cu această nouă ameninţare, învingătorul bătăliei având să fie câştigătorul războiului.

Bătălia decisivă s-a dat pe 26 mai 1905 în strâmtoarea Tsushima. *Nisshin* era unul dintre cele opt crucişătoare japoneze aflate acolo şi, cum japonezii începuseră să aibă un deficit de nave de luptă (rămăseseră numai patru), *Nisshim* a fost adusă în linia de luptă. Flota rusească avea mai multe tunuri grele decât cea japoneză, dar navele japoneze erau, în mare parte, mult mai moderne, se deplasau cu viteză mai mare şi aveau echipaje mai

bine pregătite. Cu siguranţă japonezii erau trăgători de mai mare precizie. Bătălia s-a încheiat cu o victorie răsunătoare a japonezilor şi numai trei dintre navele ruseşti au reuşit să se întoarcă la baza navală din Orientul Îndepărtat, la Vladivostok; optsprezece au fost scufundate, zece au fost capturate şi alte opt au fost blocate în porturi neutre. De cealaltă parte, MIJ a pierdut trei torpiloare. A fost victoria decisivă pe care MIJ o aşteptase şi pe care naţiunea o cerea.

Victorial-a costat scump pe Yamamoto. După o perioadă de foc prelungit, ţeava unui tun de pe *Nisshin* a explodat. Puntea întreagă s-a umplut de şrapnele, iar Yamamoto a fost grav rănit. A avut o mare rană deschisă la coapsă şi toată partea de jos a corpului a fost ciuruită de mici schije de metal care l-au mutilat şi i-au rămas în corp până la sfârşitul vieţii. O rană mult mai vizibilă a fost provocată de un şrapnel care i-a retezat două degete de la mâna stângă – rămase atârnând doar de o bucată de piele; dacă ar mai fi pierdut un deget, ar fi fost obligatoriu lăsat la vatră. Până după încheiereabătăliei nu a primit nici o îngrijire, dar ulterior a fost evacuat, reuşind să se întoarcă în serviciuabia pe 5 august. Curajul său a fost apreciatverbal de amiralul Heihachiro Togo, comandantul flotei japoneze, dar şi printr-oulterioarăscrisoareoficială de apreciere. Era, cu siguranţă, un ofiţer în plină ascensiune.

VIAȚA DE MILITAR

După bătălia de la Tsushima, Yamamoto a mai servit pe alte trei nave. Una dintre acestea făcea curse de instruire spre coasta de vest a Statelor Unite, acesta fiind contextul în care Yamamoto a intrat pentru prima oară în contact cu America. Yamamoto a încheiat în 1908 cursurile elementare ale Școlii de Artilerie Navală și în 1911 a absolvit cursurile superioare. A urmat apoi un scurt voiaj de instruire pe o navă de luptă.

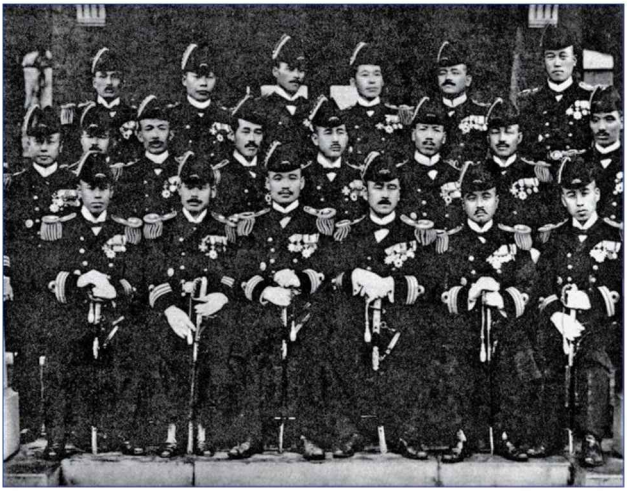
În 1913 a intrat la Școala Navală Superioară. S-a descurcat bine în timpul acestei pregătiri absolut necesare pentru înaintarea în grad și pentru atingerea unor funcții de conducere și a absolvit în 1916. După absolvire a fost trimis la cartierul general al Escadronului II de luptă. La momentul acesta devenise comandant cu grad de locotenent și era considerat un ofițer de mare viitor.

Tot în această perioadă, Takano Isoroku a devenit Yamamoto Isoroku. Nu era un lucru ieșit din comun, în Japonia, ca adulții să fie adoptați pentru a perpetua un nume de familie. Ambii lui părinți muriseră în 1912 și, cum Isoroku avea mai mulți frați mai mari din prima căsătorie a tatălui său, nu ar fi avut cum să pretindă întâietatea în clanul Takano. Clanul Yamamoto avea însă nevoie de un urmaș de parte bărbătească, iar Isoroku a acceptat oferta de a se alătura bogatei și influentei familii Yamamoto. Acum trebuia să-și găsească o soție care să-i dăruiască fiii care aveau să perpetueze numele familiei.

Yamamoto,în funcție de comandant,probabilîn timpul ședereiîn StateleUnite. Întâmplător,toateavansările în grad,de la comandorla vice-amiral,s-aufăcutîn timp ce seafla pestegraniță.
Prin amabilitate Michael A. Oren

S-a achitat de această datorie printr-o căsătorie aranjată care a avut loc pe 31 august 1918. Avea 34 de ani.

În perioada în care era locotenent comandant, Yamamoto a fost trimis în misiune în Statele Unite. A plecat, singur, să-şi ia în primire postul de reprezentant naval în luna mai 1919. S-a înscris şi la Harvard, unde a studiat timp de o lună engleza, ca „student special la engleză", dar s-a retras în semestrul de primăvară, în anul 1920. După aceea a studiat intensiv engleza, de unul singur, dar şi tot ce a putut găsi despre petrol, sângele marinei moderne. După anumite mărturii, a şi jucat cărţi la fel de intens, petrecându-şise pare mult timp la bridge şi la jocuri de noroc. Tot ca parte a misiunii sale autoimpuse de a afla tot ce se poate în problema petrolului, şi-a aranjat pe cheltuială proprie un tur al terenurilor petroliferedin



Locotenent-comandant Yamamoto, promoţia 1915 a Şcolii Navale Superioare. Yamamoto este primul din stânga pe rândul din faţă.

Prin amabilitate Michael A. Oren

Mexic, aparent finanţând această vizită din câştigurile obţinute la jocurile de noroc. Yamamoto s-a întors în Japonia în iulie 1921 şi a devenit instructor la Şcoala Navală Superioară. Revenit în cercurile profesionale, el s-a arătat interesat de două domenii importante. Unul era petrolul, iar celălalt, în ciuda pregătirii sale de artilerist naval, era aviaţia.

În august 1922 s-a întors pe mare ca ofiţer executiv pe noul crucişător uşor *Kitakami*. La sfârşitul anului era din nou la Şcoala Navală Superioară. În iulie 1923, datorită

cunoştinţelor sale de engleză, a fost trimis în Statele Unite şi în Europa împreună cu amiralul Ide Kenji, adjunctul ministrului marinei. A vizitat şase ţări din Europa, inclusiv Monaco, unde şi-a pus la încercare talentul de jucător, cu mult succes, după cât se spune. În timp ce se afla în acest tur, a fost avansat la gradul de căpitan.

După ce s-a întors, a fost numit ofiţer executiv la Corpul de Aviaţie Kasumigaura, începând cu 1 septembrie 1924. Fiind căpitan de marină, era un nou-venit în rândurile aviaţiei, iar din această cauză tinerii aviatori nu aveau încredere în el. În ciuda rezistenţei manifestate de aceştia, lui i s-a încredinţat sarcina de a disciplina personalul gălăgios. A studiat intens tehnologia aviatică, pe atunci încă la început în Japonia. Unele surse afirmă că a luat şi lecţii de zbor şi că a devenit suficient de bine

Căpitanul Yamamoto, fotografiat în 1928, când era comandantul portavionului *Akagi*
Prin amabilitate Michael A. Oren

pregătit încât să piloteze un avion de antrenament. La sfârşitul acestei misiuni, reuşise să capete încrederea ofiţerilor din corpul de aviaţie, fiind recunoscut în cadrul MIJ ca o autoritate în domeniu.

La începutul anului 1926 a fost din nou trimis în Statele Unite, de data aceasta ca ataşat militar. A plecat din Japonia în ianuarie 1926 şi s-a întors în martie 1928. În timpul petrecut în America, fascinaţia lui pentru aviaţie s-a intensificat.

Următoarea misiune pentru Yamamoto a fost comanda crucişătorului uşor *Isuzu*. Această scurtă misiune avea să îl pregătească pentru viitorul post de comandant; în decembrie 1928 a preluat comanda portavionului *Akagi*, primul portavion din flota MIJ. Prima sa misiune importantă de comandă s-a dovedit un succes. Era foarte strict în privinţa disciplinei, însă echipajul de pe *Akagi* a ajuns să-şi iubească căpitanul. Totuşi, nu a păstrat această funcţie decât până în octombrie 1929. Următoarea numire se datora din nou cunoştinţelor sale de limbă engleză şi familiarităţii sale cu navele străine. Pentru pregătirea acestei noi misiuni, a fost trimis temporar la Biroul Afacerilor Navale din Ministerul Marinei. De aici a plecat la Londra ca asistent în delegaţia japoneză care participa la Conferinţa Navală din 1930. În timp ce se afla acolo a fost avansat la gradul de contraamiral.

Yamamoto făcea parte din facţiunea „pro tratat" din MIJ. Această facţiune susţinea păstrarea unui tratat de limitare a capacităţii navale cu Statele Unite şi Marea Britanie, chiar dacă acest lucru însemna să păstreze o proporţie de 5-5-3 (Japonia având numai 60% din puterea americanilor şi britanicilor în nave de luptă şi portavioane), aşa cum se stabilise în timpul negocierilor

Căpitanul Yamamoto pe când era ofiţer executiv al Corpului de Aviaţie Kasumigaura. Această funcţie l-a confirmat, în opinia generală, ca avocatul aviaţiei în cadrul Marinei Imperiale Japoneze.
Prin amabilitate Michael A. Oren

din 1922, în cadrul Tratatului Naval de la Washington. Facţiunea „pro flotă" considera că defensiva Japoniei nu poate fi asigurată cu mai puţin de 70% din limitările impuse Statelor Unite. După încheierea negocierilor, proporţia de 5-5-3 a rămas neschimbată.

La întoarcere, Yamamoto a devenit şeful Diviziei Tehnice din Departamentul Aeronautic. A rămas în acest post timp de trei ani. În octombrie 1933 a fost numit comandant al Diviziei 1 Portavioane. Nava lui amiral era familiarul portavion *Akagi*. Şi-a luat în serios funcţia şi a încercat să deprindă toate elementele complicate ale aviaţiei navale. Totuşi, deşi şi-a instruit aviatorii într-un

ritm nebunesc, nu a reuşit să conceapă vreo tactică sau vreo procedură operaţională nouă în această scurtă perioadă de timp. După numai opt luni a fost din nou selectat pentru o misiune importantă în străinătate.

Pe 7 septembrie 1934, Yamamoto a fost numit şef al delegaţiei pentru convorbirile preliminare în vederea desfăşurării celei de-a doua Conferinţe Navale de la Londra. La momentul acela era contraamiral şi servea la marele stat major al marinei. Yamamoto era considerat ofiţerul perfect pentru această misiune datorită experienţei obţinute la prima conferinţă şi a cunoştinţelor sale de limbă engleză. În ceea ce îl privea, Yamamoto nu era prea sigur că e omul potrivit pentru această misiune, întrucât se îndoia că ar putea să impună agenda Japoniei cu privire la un procent mai favorabil construirii de nave. Totuşi, în final a acceptat însărcinarea şi a părăsit Japonia, pe 25 septembrie, la bordul unei nave unde se mai aflau încă patru membri ai delegaţiei. Pe 16 octombrie au ajuns la Londra.

Fiind membru al facţiunii „pro tratat" şi cunoscând bine potenţialul industrial al Statelor Unite, Yamamoto nu credea că respectivele zece procente în plus pe care le cerea facţiunea „pro flotă" merită efortul. El considera că Japonia era mai avantajată de tratat, chiar dacă acest lucru presupunea să accepte acea proporţie de 5-5-3, pentru că, în absenţa tratatului, Statele Unite ar fi avut posibilitatea să producă o flotă pe care Japonia nu ar fi putut să o egaleze vreodată. Totuşi, în ciuda părerii sale, instrucţiunile primite de Yamamoto erau clare: guvernul japonez era dispus să lase tratatul să expire. Dacă nu mai era prelungit, Tratatul Naval de la Washington avea să expire în ianuarie 1937, iar Tratatul Naval de la Londra,

în 1935. Yamamoto avea misiunea de a contribui la anularea Tratatului de la Washington, fără a pune Japonia în situaţia de a fi prima ţară care dă preavizul necesar de doi ani pentru abrogarea lui. Japonia dorea un alt tratat, dar doar în condiţiile în care acesta i-ar fi fost favorabil.

Pe 15 noiembrie, Yamamoto a fost avansat la gradul de viceamiral, în timpul negocierilor pentru tratat. În perioada conferinţei, el i-a impresionat pe americani şi pe britanici cu inteligenţa, deschiderea şi onestitatea

Portavionul *Akagi* în 1941, înainte de operaţiunea Pearl Harbor. Yamamoto a avut un ataşament deosebit faţă de această navă pe care a servit în funcţia de căpitan, în 1928–1929. Mai târziu, pe când se afla la conducerea diviziei de portavioane şi-a instalat postul de comandă la bordul ei. După avarierea ei la Midway, Yamamoto a ordonat personal scufundarea navei.
Naval History and Heritage Command

lui. Pentru delegaţia americană era clar că Yamamoto ar fi vrut să ajungă la o anumită înţelegere, dar că era blocat de inflexibilitatea guvernului său, hotărât să abroge tratatul. Punctul de vedere al japonezilor a fost exprimat limpede de Yamamoto, iar acesta presupunea solicitarea parităţii navale cu Statele Unite şi Marea Britanie şi reducerea generală a tonajului permis semnatarilor tratatului. Japonezii au refuzat să intre în discuţii referitoare la restricţiile calitative ale navelor de război atâta timp cât nu se rezolva problema procentului limitărilor. Fără îndoială, Yamamoto înţelegea că poziţia aceasta nu poate fi acceptată de americani şi britanici, şi evident, în cele din urmă, eforturile sale aveau să fie lipsite de succes. Atunci când conferinţa a început formal, anul următor, nu s-a putut ajunge la nici o înţelegere. Yamamoto s-a întors în Japonia cu trenul, oprindu-se o noapte şi la Berlin. A revenit la Tokyo pe 12 februarie 1935, de acum celebru. Cu toate acestea, după revenirea în ţară a urmat o perioadă de inactivitate forţată, care l-a făcut chiar să se gândească la plecarea din marină. Mai târziu a descris această perioadă drept cea mai rea din cariera sa.

A revenit în activitate când a fost numit şef al Departamentului Aeronautic din Ministerul Marinei, pe 2 decembrie 1935. Era o funcţie importantă, deoarece supraveghea tot ce ţinea de aviaţia navală. Yamamoto înţelesese cât de importantă este puterea aeriană încă din 1921, după ce se întorsese în ţară din prima şedere în Statele Unite. După revenirea în ţară de la conferinţa de la Londra, el a început deschis să facă lobby pentru aviaţia navală, criticându-i faţă în faţă pe tradiţionaliştii care încă mai credeau că puterea navală înseamnă doar nave de luptă şi tunuri puternice. Şi-a exprimat opoziţia în ce priveşte

Yamamotoşi ceilalţi membriai delegaţieijaponezela ConferinţaNavală de la Londrala bordulnavei *SeiberiaMaru*, în 1930. Yamamotoeste al doileadin dreapta,pe rânduldin spate.
Prin amabilitate Michael A. Oren

plănuita construire a unor supernave de luptă – *Yamato* şi *Musashi*. În concepţia lui, MIJ obţinea o mai mare putere ofensivă dacă investea mai mult în aviaţia navală, nu în vulnerabilelenave de luptă. Pe la mijlocul anilor 1930, abilitatea aparatelor de zbor de a ataca navele de război nu fusese testată, aşa că Yamamoto nu a avut succes în demersul său de înlocuire a marilor tunuri navale cu avioane, ca principal mijloc de atac. Deşi unii susţinători ai forţelor aeriene mergeau până într-acolo încât să propună desfiinţarea navelor de luptă japoneze, Yamamoto nu

a fost niciodată atât de radical. În 1936, el a protestat împotriva vocilor ce numeau vasele de război „elefanţi albi", pentru că, din punctul său de vedere, acestea erau încă purtătoare de „efecte politice internaţionale greu de egalat, fiind un simbol al puterii navale".

În timp ce se afla la conducerea Departamentului Aeronautic, Yamamoto a avut ocazia să vadă cum unele proiecte păstorite de el pe când era şeful Diviziei Tehnice încep să dea roade. Totuşi, nu se poate spune cu exactitate care a fost rolul său concret în dezvoltarea acestor proiecte. Cel mai important dintre acestea era bombardierul naval Tip 96, cu aterizare terestră. Acesta avea un design foarte modern pentru vremea aceea, raza de acţiune era de 3 265 de mile marine, avea două motoare şi o viteză maximă de 258 km/h. Era o realizare inginerească fără rival în alte armate din perioada aceea; avionul era o armă puternică pentru MIJ, o armă care se potrivea perfect strategiei sale de a ataca flotila americană de la mare distanţă. Yamamoto a făcut eforturi să dezvolte industria aeronautică japoneză, cu speranţa că în acest fel va pregăti terenul pentru o viitoare dezvoltare a aviaţiei militare. Parţial datorită acestor eforturi, dependenţa Japoniei de tehnologie străină în construirea avioanelor s-a redus, acum ţara producând unul dintre cele mai avansate aparate de zbor din acea epocă.

După numai un an, carieralui Yamamoto a luat o turnură surprinzătoare. Ca o consecinţă a incidentului din 26 februarie, când ofiţeri din facţiunea conservatoare au încercat să instaleze un guvern naţionalist printr-un asasinat, amiralul Nagano Osami a fost numit ministru al marinei în noul guvern. Împotriva voinţei sale, Yamamoto a acceptat propunerea acestuia de a se instala

în funcţia de ministru adjunct. Şi-a asumat acest post politic în decembrie 1936. Era un politician abil şi a profitat de această oportunitate pentru a restabili disciplina în conducerea marinei şi pentru a-i demite pe toţi cei care nu se conformau stilului său (şi al superiorilorsăi) de conducere autoritar.

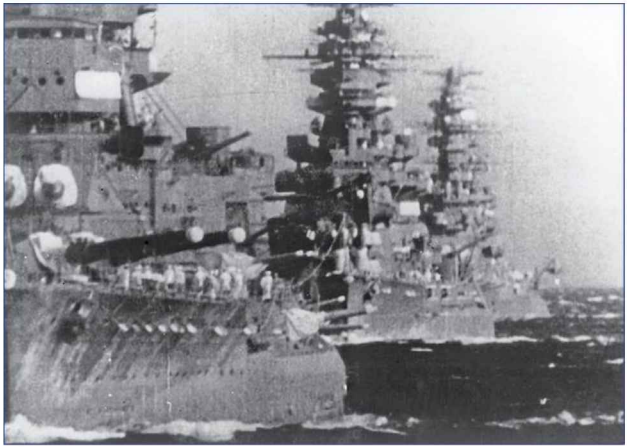
Yamamoto şi Nagano (şi mai târziu amiralul Yonai Mitsumasa, ca ministru al marinei) încercau să reducă influenţa armatei terestre şi să stopeze marşul spre război. Incidentul din februarie 1936, deşi lipsit de succes,

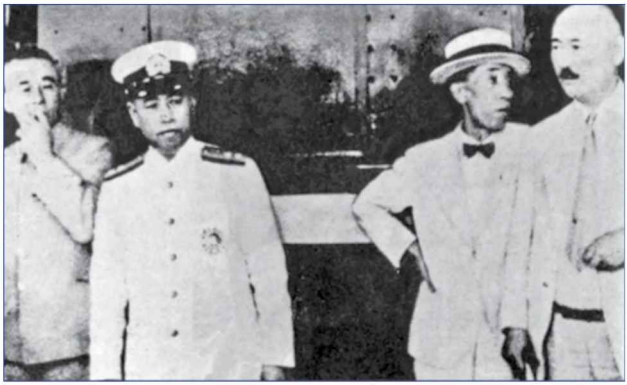
Bombardierele G4M (numite mai târziu de Aliaţi „Betty") erau bombardiere cu rază lungă de acţiune, fără corespondent în marina occidentală. Dezvoltarea acestui model de aeronavă, ca şi a mai timpuriilor G3M (numite de Aliaţi „Nell"), a fost susţinută de Yamamoto. Raza lungă de acţiune era contracarată de un mare neajuns - erau extrem de vulnerabile în faţa tirului inamic din cauza lipseide blindaj.
Lansdale Research Associates

a sporit puterea politică a armatei terestre şi a scos la iveală facţiunile din cadrul MIJ; o facţiune din care făceau parte în general ofiţeri de la mijlocul ierarhiei susţinea viziunea radicală a rebelilor din armată, iar cealaltă, nu. Yamamoto şi ceilalţi membri de la conducerea marinei au reuşit să amâne programul naţionalist al armatei terestre, nu şi să-l stopeze. În 1937, Japonia a început un război de agresiune în China. Apoi, armata terestră a început să facă presiuni tot mai mari pentru o alianţă cu Germania, cunoscută

Fotografie care înfăţişează un segment din linia de luptă a japonezilor, înainte de război. Deşi Yamamoto avea reputaţia unui susţinător înfocat al aviaţiei, felul în care s-a folosit de navele de luptă în timpul războiului arată că încă mai aveau opiniile tradiţionale ale MIJ privitoare la rolul şi importanţa acestora în războiul cu State le Unite.

Naval History and Heritage Command

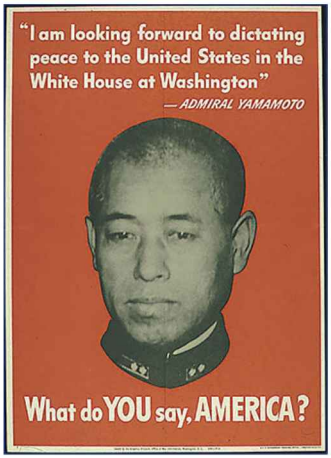




Yamamoto în garaj din Tokyo, în august 1939, pe drum pentru a lua în primire comanda Flotei Combinate.
Prin amabilitate Michael A. Oren

ca Pactul Tripartit. Yamamoto nu vedea în această situaţie o eventuală victorie pentru Japonia, ci doar o mai mare posibilitate de a intra în război cu Statele Unite.

Opoziţia lui Yamamoto la Pactul Tripartit a dus la presiuni şi mai mari din partea conservatorilor asupra lui şi asupra Ministerului Marinei. Aşa cum devenise o obişnuinţă în politica japoneză, acest lucru însemna şi o ameninţare la siguranţa lui personală. Yamamoto nu s-a arătat speriat, în ciuda numeroaselor ameninţări cu moartea pe care le primea, şi părea că se consolase cu gândul că va fi asasinat. Pe 21 august 1939, Germania a semnat un pact de neagresiune cu Rusia, inamicul istoric al Japoniei. Confuzia care a rezultat a forţat cabinetul să demisioneze pe 23 august. Prin urmare, Yamamoto



Afiş propagandistic american privind războiul din Pacific. Textul prezintă o interpretare distorsionată a cuvintelor lui Yamamoto privind faptul că va dicta pacea cu Statele Unite de pe treptele Casei Albe.

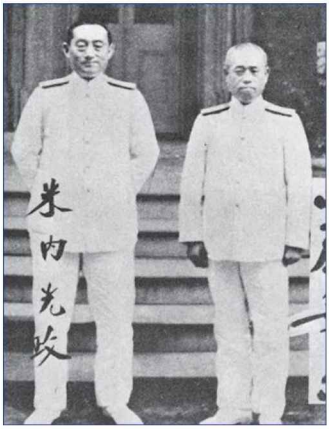
(Office for Emergency Management. Office of War Information. Domestic Operations Branch. Bureau of Special Services)

şi-a pierdut slujba de ministru adjunct. Înainte de a pleca, Yonai l-a numit pe Yamamoto la conducerea Flotei Combinate. Yonai a afirmat atunci că l-a trimis pe Yamamoto pe mare ca să nu fie asasinat. Yamamoto era unul dintre cei mai populari ofiţeri de marină, dar alegerea lui în fruntea operaţiunilor navale a fost una curioasă. Toată lumea îl percepea ca pe un luptător mai degrabă rezervat, într-o perioadă în care Japonia părea că se îndreaptă spre război. O bună parte din cariera lui avusese funcţia de amiral, numit politic. Înainte de a prelua cea mai înaltă funcţie combatantă din MIJ, nu avusese prea mare experienţă de comandă şi în ultimii şase ani deţinuse doar funcţii administrative.

Pe 30 august 1939, Yamamoto şi-a luat postul în primire. Comanda Flotei Combinate era cea mai importantă

funcție din MIJ, întrucât controla toate unitățile combatante ale marinei, cu excepția câtorva domenii și a defensivei de coastă. În ciuda propriilor îndoieli legate de adecvarea lui în această funcție, Yamamoto s-a bucurat să revină la flotă și să plece din Tokyo. Imediat a ordonat ca flota să treacă la un program de instruire intensivă și în curând aceasta se desfășura aproape în condiții de război.

Noul guvern, al cărui prim-ministru era Konoe Fumimaro, a aprobat Pactul Tripartit pe 27 septembrie 1940. Imediat după plecarea lui Yamamoto și a lui Yonai din guvern, facțiunile progermane din marină nu au mai putut fi ținute în frâu. În săptămânile de dinaintea semnării pactului, Yamamoto și-a făcut publice punctele de vedere, dar nu a obiectat oficial, poate din respect pentru tradiția care spunea că numai ministrul marinei avea autoritatea



Amiralul Marinei Imperiale Japoneze Mitsumasa Yonai (stânga), împreună cu amiralul Yamamoto (dreapta) la sfârșitul anilor 1930, când Yonai era ministrul marinei, iar Yamamoto era ministru adjunct.
Autor necunoscut

să participela politică. Mai târziu în carieră, nu a ezitat să amenințe cu demisia ca să obțină ce vrea. Însă la vremea respectivă, atunci când miza era atât de mare, Yamamoto a tăcut. Nu s-ar putea spune ce efect ar fi avut demisia lui Yamamoto – sau dacă ar fi avut vreunul –, dar, așa cum prevăzuse el, semnarea Pactului Tripartit a plasat Japonia pe drumul spre războiul cu Statele Unite.

Ca o ironie a sorții, Yamamoto, adversar înverșunat al războiului cu americanii, se afla acum în poziția de a fi personajul central în planificarea viitoarei confruntări cu Statele Unite. În această perioadă a făcut Yamamoto acele evaluări remarcabil de precise privitoare la capacitatea MIJ de a duce un război cu Statele Unite. El i-a spus lui Konoe că pentru primele șase luni era foarte încrezător, dar, dacă războiul ar dura doi sau trei ani, nu ar mai fi deloc sigur.

ORA DESTINULUI

Exact cum prevăzuse Yamamoto, acţiunile guvernului militarist japonez duceau spre un război cu Statele Unite. El nu se temea să lupte cu puterile occidentale, care erau angajate în războiul împotriva noului aliat al japonezilor, Germania, dar ar fi preferat să nu intre într-un conflict deschis cu Statele Unite. Însă evenimentele se desfăşurau cu rapiditate şi, din acest motiv, se impunea instruirea pentru război a Flotei Combinate.

Agresiunea japoneză din China era motivul principal al animozităţii dintre Statele Unite şi Japonia. Americanii erau decişi să apere suveranitatea Chinei, dar nu aveau prea multe mijloace de a sili Japonia să înceteze războiul, care devenea tot mai extins şi mai brutal. Singura pârghie de care dispuneau americanii, şi pe care ar fi putut să o folosească imediat, era presiunea economică. Asta au şi încercat să facă în cursul anului 1940, dar fără succes; ambiţiile expansioniste ale Japoniei nu au putut fi oprite. Presiunea s-a exacerbat la maximum în iulie 1941, când, încercând să oprească Japonia din înaintarea ei spre Indochina franceză, Statele Unite au îngheţat toate acţiunile bancare japoneze şi au impus un embargou comercial total, inclusiv pe exportul de petrol. Apoi a venit embargoul total impus de Marea Britanie şi Olanda. Aceste acţiuni echivalau cu declararea unui război economic total de către puterile occidentale, din moment ce 90% din petrolul consumat de Japonia provenea din importuri.

Embargoul a declanşat o criză nu numai pentru guvernul japonez, ci şi pentru MIJ, care era cel mai mare consumator de petrol din ţară. Dacă nu se lua nici o măsură, naţiunea şi marina aveau să rămână fără petrol în 18–24 de luni. Trebuia făcut ceva, şi Japonia avea două posibilităţi. Fie se înclina în faţa Statelor Unite, fie încerca să obţină resurse din altă parte, prin forţa armelor. Cum preţul capitulării părea prea ridicat în concepţia guvernului militarist, nu rămânea prea mult loc de dezbatere în legătură cu drumul de urmat. În acelaşi timp cu începerea negocierilor cu Statele Unite au fost începute şi pregătirile de război.

Nu există vreun indiciu că Yamamoto s-ar fi împotrivit folosirii forţei pentru a salva Japonia din criza în care intrase în 1940–1941. Principala preocupare pentru MIJ în viitorul conflict era să câştige destul timp pentru a pune mâna pe resursele de petrol slab apărate din Indiile de Est olandeze şi din posesiunile britanice din Orientul Îndepărtat, care îi ofereau Japoniei posibilitatea de a scăpa de efectele embargoului impus de Aliaţi. În mintea celor mai mulţi lideri japonezi, inclusiv a celor din MIJ, Statele Unite erau conectate strategic cu celelalte puteri occidentale din Asia. Acest lucru însemna că un război împotriva Marii Britanii şi Olandei era un război împotriva Statelor Unite. Aşadar, planurile de război trebuiau să prevadă şi proviziile necesare într-o confruntare cu americanii. Nagano considera că poate ataca Indiile de Est olandeze şi fără să atragă SUA în război. Nagano avea destule motive să creadă asta, însă Yamamoto nu putea fi convins că războiul cu americanii poate fi evitat.

El a mai afirmat şi că o victorie tradiţională asupra americanilor nu e posibilă. Era convins că o victorie nu

Amiralul Nagano Osami, şef al statului major general al MIJ înainte de războiul din Pacific. În această calitate, el a avut misiunea de a dezvolta strategia generală a marinei japoneze. Nu s-a opus cu prea multă energie încercărilor lui Yamamoto de a prelua controlul asupra responsabilităţilor navale, această poziţie dovedindu-se în final dezastruoasă. *Naval History and Heritage Command*

poate fi obţinută decât dacă moralul americanilor era nimicit, iar atunci aceştia ar fi siliţi să accepte negocierea păcii. Planul tradiţional de război împotriva Statelor Unite, conceput de MIJ, prevedea atacarea flotei americane atunci când se va apropia de Japonia şi înfrângerea acesteia într-o bătălie decisivă, aşa cum se întâmplase la Tsushima. Dacă tot era silit să lupte cu americanii, Yamamoto voia să abandoneze această strategie pasivă în favoarea unei lovituri atât de puternice încât să submineze moralul americanilor. De aici a pornit cel mai riscant joc al lui Yamamoto – atacul de la Pearl Harbor.

Yamamoto şi planificarea atacului de la Pearl Harbor

Strategia adoptată de japonezi în 1941, care consta în desfăşurarea în paralel a negocierilor şi pregătirilor pentru război, nu dădea vreo şansă reală negocierilor, decât

în cazul în care Statele Unite ar fi fost de acord cu toţi termenii japonezilor. Aşadar, războiul ajunsese să fie tot mai clar singura opţiune. O conferinţă imperială din 2 iulie 1941 a confirmat decizia de atacare a puterilor occidentale. La începutul lui septembrie, împăratul a refuzat să valideze decizia de declanşare a războiului, iar autorizarea finală s-a dat abia pe 1 decembrie. La acea dată, forţa pregătită de Yamamoto pentru atacul de la Pearl Harbor era deja pe mare.

Yamamoto a fost singurul care a inclus Pearl Harbor în planul de război al Japoniei şi, cum atacul era atât de riscant, a fost nevoie de multă perseverenţă din partea lui pentru a obţine aprobarea planului său. Acest episod este extrem de relevant pentru influenţa şi puterea de convingere pe care le avea Yamamoto. Succesul atacului a depăşit toate aşteptările şi i-a consolidat definitiv reputaţia de mare amiral. Deoarece a avut consecinţe strategice şi politice pe care nici măcar el nu şi le-a imaginat, atacul a făcut din Yamamoto unul dintre cei mai importanţi comandanţi din al Doilea Război Mondial.

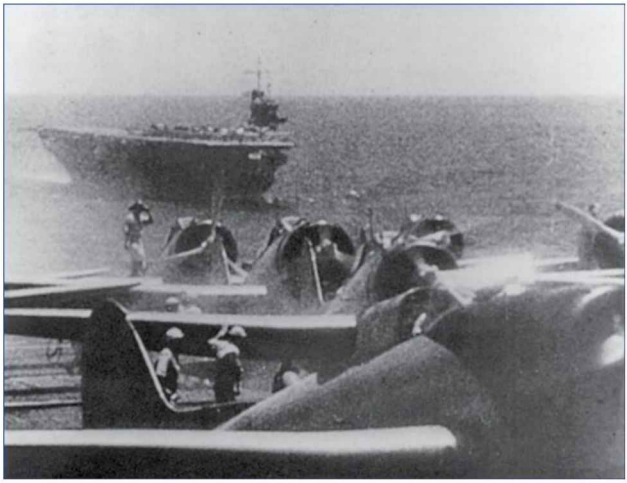
Yamamoto nu a fost primul care s-a gândit să atace baza navală americană de la Pearl Harbor. Încă din 1927, printre jocurile de război de la Colegiul Naval de Război se număra unul care urmărea organizarea unui raid aerian asupra bazei Pearl Harbor. În anul următor, un oarecare căpitan Yamamoto ţinea un curs pe această temă. În momentul în care Statele Unite şi-au transferat Flota Pacificului de pe Coasta de Vest la Pearl Harbor, în mai 1940, Yamamoto deja analiza variantele pentru realizarea acestei operaţiuni îndrăzneţe. Potrivit şefului de stat major al Forţei Combinate, viceamiralul Fukudome Shigeru, Yamamoto a vorbit pentru prima

Succesele japoneze inițiale în Pacific

oară despre posibilitatea acestui atac încă din martie sau aprilie 1940. Acest lucru confirmă faptul că Yamamoto nu a copiat ideea de a ataca o flotă ancorată în propria bază după raidurile britanice asupra bazei italiene de la Taranto, în noiembrie 1940. După încheiereamanevrelor anuale făcute de Flota Combinată în toamna anului 1940, Yamamoto i-a spus lui Fukudome să îl însărcinezepe contraamiralulOnishi Takijiro cu studierea unui plan de atac asupra bazei de la Pearl Harbor, în cel mai mare secret. După atacul de la Taranto, Yamamoto i-a scris unui prieten, tot amiral, spunându-i că el se decisese să lanseze atacul de la Pearl Harbor în decembrie 1940.

Dacă e să credem că Yamamoto era decis să lanseze acest atac îndrăzneţ încă din decembrie 1940, apar mai multe semne de întrebare. Prima problemă şi cea mai importantă ar fi că Yamamoto a luat această decizie înainte de a cântări atent avantajele şi dezavantajele unei astfel de operaţiuni. De asemenea, la finalul anului 1940, Yamamoto nici nu avea mijloacele tehnice pentru a pune la punct un atac de acest tip. O altă întrebare care se poate pune este de ce a crezut Yamamoto că este de competenţa lui să formuleze strategii navale complexe, când această misiune revenea mareluistat major al marinei imperiale.

Planificarea atacului a fost un proces tulbure şi adesea supus hazardului. La început nu exista decât viziunea lui Yamamoto. Treptat, şi aproape împotriva tuturor, Yamamoto şi-a transformat viziunea în realitate. Într-o scrisoare din 7 ianuarie 1941, Yamamoto îi ordonă lui Onishi să studieze planul său. Ordinul a fost urmat de o întâlnire, pe 26 sau 27 ianuarie, între Yamamoto şi Onishi, întâlnire în cadrul căreia Yamamoto i-a prezentat acestuia ideile sale. Onishi fusese ales de Yamamoto



Forţă aeriană navală japoneză comasată la Pearl Harbor. MIJ a fost prima armată care a adunat un mare număr de portavioane într-o singură unitate operaţională. Mişcarea aceasta a fost sprijinită de mulţi dintre susţinătorii aviaţiei şi, după ce a fost probată în aprilie 1941, s-a dovedit condiţie necesară pentru succesul atacului de la Pearl Harbor.
Naval History and Heritage Command

să dezvolte ideea sa pentru că era şeful de stat major al Flotilei Aeriene 11 cu bază terestră, era susţinător al dezvoltării aviaţiei, dar şi un expert renumit în planificare şi tactică.

În februarie, Onishi l-a luat alături de el pe comandorul Genda Minoru. După ce i-a arătat lui Genda scrisoarea de la Yamamoto, acesta a spus de la început că operaţiunea avea să fie dificilă, dar nu imposibilă.

Avându-l pe Yamamoto ca iniţiator de proiect şi ca acoperire politică, Genda a devenit omul care să transforme viziunea într-un plan viabil. Genda considera că secretul în care se desfăşura planificarea era esenţial şi mai credea că, pentru a avea succes, MIJ ar fi trebuit să aloce toate portavioanele pentru această operaţiune. Genda a primit misiunea să definitiveze acest plan în şapte până la zece zile. Raportul primit de la el a reprezentat un moment de cotitură în planificarea operaţiunii, pentru că cele mai multe din componentele evidenţiate s-au regăsit şi în planul final. În jur de 10 martie, Onishi i-a prezentat lui Yamamoto o variantă de lucru detaliată a planului conceput de Genda.

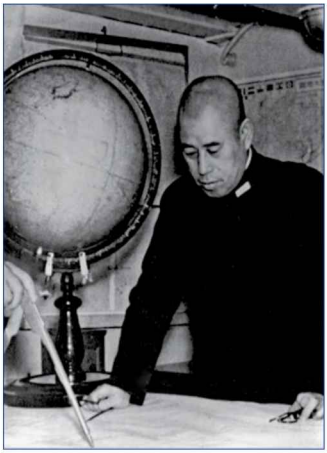
Pe 15 noiembrie 1940 Yamamoto a fost avansat la gradul de amiral şi, cum planurile de război erau tot mai intense, a început să-şi pună întrebări în privinţa viitorului său. În mod normal, comandantul suprem al Flotei Combinate avea un mandat de doi ani. La începutul anului 1941, Yamamoto se gândea la iminenta sa schimbare din funcţie şi la posibila retragere. I-ar fi plăcut să fie numit comandant al Flotilei Aeriene 1 (forţa de portavioane a MIJ), să se afle în fruntea ataculuisău îndrăzneţ, dar îşi dădea seama că acest lucru era imposibil. În acea perioadă, îi spunea unui prieten:

> Dacă va fi război, nu va fi unul ca în trecut, cu nave de război care avansează lejer, şi cel mai potrivit lucru pe care trebuie să-l facă un C[omandant] S[uprem] al Flotei Combinate este, cred eu, să stea de veghe pe Marea Interioară, fără să scape din ochi situaţia în întregul ei. Dar nu mă văd pe mine făcând ceva atât de plictisitor şi mi-ar plăcea să-l conving pe Yonai să treacă în funcţia asta, ca eu să pot juca un rol mai activ atunci când va fi cazul.

În ciuda dorinţelor sale, Yamamoto nu a părăsit postul la jumătatea anului 1941, deşi mandatul său expirase.

Yamamoto şi marele stat major al marinei militare

Poate mai grea decât rezolvarea dificultăţilor tehnice şi operative pentru a face posibil atacul de la Pearl Harbour a fost misiunea lui Yamamoto de a-i convinge pe ofiţerii din marele stat major de viabilitatea operaţiunii. Întrucât marele stat major al marinei avea responsabilitatea pentru formularea tuturor strategiilor navale, orice chestiune privitoare la necesitatea sau la modalitatea de a ataca Statele Unite în faza iniţială a războiului se afla clar sub jurisdicţia lui. Totuşi – încă un semn al încâlcitului



Yamamoto la bordul navei-amiral *Nagato*, înainte de război. Viziunea lui despre planificare în cadrul Flotei Combinate era mai degrabă una tradiţională, bazată pe consens mai curând decât pe o conducere fermă şi pe o implicare de profunzime în planificarea detaliilor.
Naval History and Heritage Command

proces de planificare japonez –, Yamamoto voia să aibă el această prerogativă. La sfârşitul lui aprilie, el l-a însărcinat pe unul dintre ofiţerii săi de încredere, care lucra la statul major al Flotei Combinate, să înceapă demersurile de persuadarea scepticilor din marele stat major al marinei. Prima întâlnire nu a decurs bine pentru Yamamoto, pentru că marele stat major nu credea în afirmaţia lui că atacul va fi atât de devastator încât să submineze moralul americanilor. Ofiţerii din marele stat major se concentrau pe garantarea succesului în operaţiunile din sud şi pentru acestea aveau nevoie de portavioanele din Flota Combinată. Principala obiecţie care s-a făcut a fost că atacul de la Pearl Harbor era pur şi simplu prea riscant. Ca să obţină aprobarea marelui stat major, Yamamoto a încercat să-i convingă că şi atacul său va servi la protejarea flancului înaintării din sud, pentru că va incapacita Flota Pacificului chiar în baza ei cea mai importantă.

În august, acelaşi ofiţer a revenit la Tokyo să pledeze cazul lui Yamamoto. Cu toate că marele stat major a respins în continuare ideea, a fost de acord ca în cadrul jocurilor anuale de război să se studieze şi planul pentru Pearl Harbor. Aceste antrenamente au început pe 11 septembrie, iar prima etapă s-a concentrat pe operaţiunea din sud. Pe 16 septembrie, un grup de ofiţeri selectaţi de Yamamoto, printre care se aflau şi reprezentanţi ai marelui stat major al marinei, au trecut la studierea operaţiunii din Hawaii. Rezultatele acestor manevre controlate, făcute pe masa de lucru, păreau să confirme că operaţiunea era fezabilă, dar confirmau în acelaşi timp că era riscantă şi că succesul depindea în mare măsură de elementul-surpriză. La sfârşitul celor două zile de exerciţii, ofiţerii din marele stat major au rămas neconvinşi. Rămâneau

Portretul oficial al viceamiralului Nagumo Chuichi. Yamamoto şi Nagumo erau personalităţi complet opuse. Yamamoto era considerat un conducător impetuos în timp ce Nagumo avea reputaţia unui comandant nehotărât, care se pierde în detalii. Nagumo fost responsabil cu desfăşurarea operaţiunii lui Yamamoto de la Pearl Harbor, deşi el personal nu credeacă va avea succes. Mai târziu, Nagumo jucat un rol esenţial în operaţiunea lui Yamamoto de la Midway. Performanţa lui din timpul bătăliei a fost în cel mai bun caz nedecisivă şi a contribuit la înfrângere. *Naval History and Heritage Command*

nerezolvate lucruri esenţiale, de exemplu problema asigurării combustibilului necesar tuturor navelor pentru a ajunge în Hawaii şi problema numărului de portavioane care ar fi trebuit detaşate pentru această operaţiune.

Pe 24 septembrie, ofiţerii responsabili de operaţiuni din cadrul mareluistat major al marinei au avut o şedinţă la care s-a discutat din nou propunereade atac în Hawaii. Yamamoto a fost furios când a aflat că ofiţerii de la statul major i-au respins din nou planul. Pe 13 octombrie, ofiţerii statului major al Flotei Combinate au făcut din nou verificarea teoretică a manevrelor, la bordul navei de război *Nagato*, nava-amiral a lui Yamamoto, pentru a perfecţiona anumite aspecte ale planului de atac pentru Pearl Harbor şi pentru a analiza operaţiunile din sud. Numai trei dintre portavioanele flotei MIJ erau folosite – *Kaga*, *Zuikaku* şi *Shokaku* –, întrucât erau singurele

care asigurau autonomia de deplasare necesară pentru a ajunge la Pearl Harbor; celelalte trei – *Akagi*, *Soryu* şi *Hiryu* – fuseseră destinate operaţiunilor din sud. Pentru prima oară, în planul de atac au fost incluse submarinele flotei, dar şi submarine mici. A doua zi a avut loc o altă şedinţă la care s-a discutat planul şi toţi amiralii prezenţi au fost invitaţi să-şi spună părerea. Unul singur nu s-a opus planului de atac de la Pearl Harbor. După ce toată lumea a luat cuvântul, Yamamoto s-a adresat tuturor şi a afirmat că, atât timp cât va fi comandant, Pearl Harbor va fi atacat. Printre amiralii Flotei Combinate, vremea disensiunilor şi a îndoielilor se sfârşise.

Având acum asigurat sprijinul propriilor săi comandanţi, Yamamoto era ferm hotărât să obţină şi acordul scepticilor ofiţeri din marele stat major. Într-o serie de întâlniri desfăşurate pe 17 şi pe 18 octombrie, Yamamoto a scos asul din mânecă. Reprezentanţii lui au declarat că, dacă planul lui nu este aprobat ca atare, Yamamoto şi tot statul major al Flotei Combinate îşi vor da demisia. Cum pentru Nagano ideea că ar putea pleca la război fără Yamamoto la cârma Flotei Combinate era de neconceput, ameninţarea lui a făcut ca planul să fie privit cu mai multă atenţie. În final, nu logica a fost cea care i-a împlinit visul lui Yamamoto, ci ameninţarea cu demisia, şi nu avea să fie ultima oară când avea să apeleze la această tactică.

Planificarea propriu-zisă a operaţiunii era făcută de ofiţerii de la Flotila Aeriană 1. Pe 10 aprilie 1941, Yamamoto a aprobat refacerea Flotilei Aeriene 1, reunind în cadrul aceleiaşi formaţiuni Diviziile 1 şi 2. Era un pas revoluţionar, la care se gândise de mult timp şi pentru care în aprilie Yamamoto a crezut că venise momentul oportun. Fiind un susţinător al aviaţiei, el credea că e

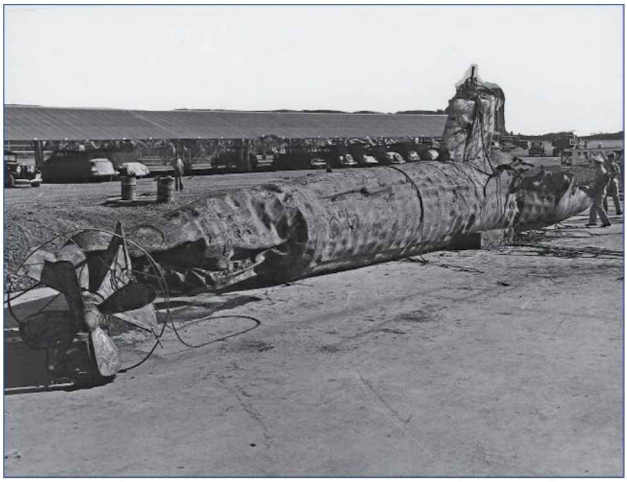
absolut necesarsă maximizezeforţa de atac aerianăadusă de portavioanele de sub comanda sa. Concentrând toate portavioaneleîntr-o singură formaţiune, Yamamoto crease cea mai puternică forţă navală din Pacific şi obţinuse în acest fel şi mijloacele prin care putea să lanseze atacul de la Pearl Harbor. La sfârşitul lunii aprilie, ofiţerii din statul major al noii Flotile Aeriene 1, conduşi de Genda, erau ocupaţi cu punerea la punct a detaliilor pentru operaţiune. Treptat au fost rezolvate problemele legate de alimentarea cu combustibil, de executarea unor atacuri cu torpiloare în apele puţin adânci de la Pearl Harbor – şi s-a conceputo strategie viabilă de bombardarede la înălţime a navelor de luptă americanesolid blindate.

PlanulPearlHarbor

Din perspectiva lui Yamamoto, scopul atacului de la Pearl Harbor era mai degrabă să scufunde nave de luptă decât portavioane. Navele de luptă erau atât de bine înrădăcinate în mentalul american ca simbol al puterii navale, încât distrugerea flotei de nave de război ar fi însemnat din punctul lui de vedere prăbuşirea moralului americanilor.Când a aflat că torpilele nu pot fi folosite în apele prea puţin adânci ale portului, a fost gata să abandoneze operaţiunea – torpilele trebuiau folosite împotriva navelor de luptă cu blindaj greu, în timp ce bombardamentul din picaj ar fi fost de ajuns pentru scufundarea portavioanelor, nave cu blindaj uşor. Obstinaţia cu care îşi dorea să distrugă mai degrabă navele de luptă decât portavioanele ridică semne de întrebare asupra capacităţii sale de strateg, ca şi asupra calităţii sale de susţinător al importanţei puterii aeriene.

Planul final a fost încheiat de Genda şi a reflectat diferenţele de opinii dintre acesta şi Yamamoto. Genda, care cunoştea cu adevărat importanţa puterii aeriene, acorda mai multă atenţie scufundării portavioanelor şi mai puţin navelor de luptă grele. Primul val de atac includea 40 de avioane-torpilor – 16 dintre acestea trebuiau să se ocupe de cele două portavioane posibil prezente în zonă la momentul atacului, iar celelalte 24 trebuiau să se îndrepte asupra a până la şase nave de luptă vulnerabile în faţa atacurilor cu torpile. Cincizeci de bombardiere de înălţime, înarmate cu bombe special modificate pentru străpungerea blindajului, erau prevăzute pentru atacarea aşa-numitului „rând de nave de război" („Battleship Row"), adică locul unde erau ancorate navele de luptă. Atacurile de la înălţime erau singura modalitate de a lovi navele ancorate paralel. Cincizeci şi patru de bombardiere în picaj şi avioanele de vânătoare de escortă aveau ordin să atace numeroasele aerodromuri din Oahu. În total, cele şase portavioane din forţa de atac plănuiau să utilizeze 189 de aeronave în primul val.

Al doilea val trebuia să fie alcătuit din 171 de aeronave. În centrul acestui grup se aflau 81 de bombardiere în picaj, care aveau ordinul de a se concentra pe distrugerea portavioanelor prezente şi apoi pe aceea a crucişătoarelor. Bombele relativ mici cu care erau înarmate bombardierele în picaj nu puteau să distrugă blindajul crucişătoarelor, aşa că primul val avea misiunea să provoace maximum de avarii navelor grele. Celelalte avioane, din al doilea val, între care erau şi 54 de bombardiere de înălţime, trebuiau să asigure distrugerea completă a puterii aeriene din Oahu, pentru a preîntâmpina vreun contraatac american asupra portavioanelor.



Unul dintre cele mai uimitoare aspecte ale atacului de la Pearl Harbor a fost includerea a şase mini-submarine în planul de atac, submarine care ar fi putut pune în pericol elementul-surpriză al întregii operaţiuni. Submarinele nu au reuşit să facă nimic şi au fost toate pierdute. Cel din imaginea fost lovit în adâncde distrugătoarele americane şi după bătălie a fost adus la suprafaţă.
Naval History and Heritage Command

În ciuda faptului că forţa de atac *(Kido Butai)* cuprindea cel puţin 411 aeronave destinate acestei operaţiuni, fapt care făcea din ea cea mai mare forţă navală din Pacific, atacul rămânea în continuare o întreprindere riscantă. Dacă americanii ar fi detectat raidurile în timp util pentru a-şi pregăti antiaeriana, atacul s-ar fi transformat într-o catastrofă pentru japonezi, lucru pe care îl luaseră în considerare în analizele lor preliminare. Dacă ar fi

trebuit să facă faţă unui contraatac, portavioanele japoneze erau vulnerabile. Nagumo Chuichi avea sub control o mare parte din forţa de atac a MIJ, iar pierdereaacestei forţe din prima zi a războiului ar fi fost un dezastru.

Raidul de la Pearl Harbor

Kido Butai a ridicat ancora din Insulele Kurile pe 26 noiembrie. Călătoria a rămas nedetectată, iar pe 7 decembrie, dintr-o poziţie aflată la circa 200 de mile de Oahu, şase portavioane japoneze au lansat primul val de atac. La orele 7.53, liderul atacului a dat semnalul *„Tora, Tora, Tora“*, care anunţa că deţin elementul-surpriză. Acest semnal a fost înregistrat şi la bordul navei-amiral *Nagato*, cu care Yamamoto se afla în Marea Interioară.

Piloţii japonezi bine instruiţi au declanşat o serie de lovituri puternice asupra Flotei Pacificului. Cele 40 de avioane de atac de pe portavioane, înarmate cu torpile, erau partea cea mai importantă a operaţiunii, întrucât multe dintre ele aveau să atace navele de luptă americane ancorate la „rândul de nave de război“. Dintre cele opt nave care se găseau acolo, cinci erau expuse în faţa unui potenţial atac cu torpile. Cele 16 avioane-torpilor care ar fi trebuit să atace portavioanele nu au obţinut mare lucru, pentru că acestea nu se aflau ancorate în port şi nu exista un plan alternativ pentru această situaţie. Însă cele 24 de avioane-torpilor care trebuiau să atace navele de luptă au avut mai mult succes. În final, aceste avioane au reuşit să scufunde rapid navele *Oklahoma* şi *West Virginia*, au lovit cu două torpile nava *California*, care s-a scufundat şi ea în cele din urmă, iar o singură torpilă care a lovit nava *Nevada* a dus în final şi la scufundarea acesteia. În plus, torpilele

au mai avariat două crucişătoare uşoare, au scufundat o navă de antrenament pentru trageri şi un puitor de mine. Toate acestea s-au întâmplat în doar 11 minute şi cu un cost de numai cinci avioane-torpilor japoneze pierdute.

Eforturile avioanelor-torpilor la distrugerea navelor de război aflate la cheu au fost sprijinite de cele 49 de bombardiere de înălţime. După ce bombele de 798 kg, capabile să distrugă blindajul, au fost lansate de la înălţimea de la 3 000 m, zece dintre acestea şi-au atins ţinta. Una dintre aceste bombe a prilejuit cel mai emblematic moment al atacului, când a lovit magazia de muniţie a navei

Punctul culminant al atacului de la Pearl Harbor a fost distrugerea navei de luptă *Arizona* de către bombardierele japoneze. Acesta e momentul în care nava este distrusă din cauza detonării imaginilor sale cu muniţie.
Naval History and Heritage Command

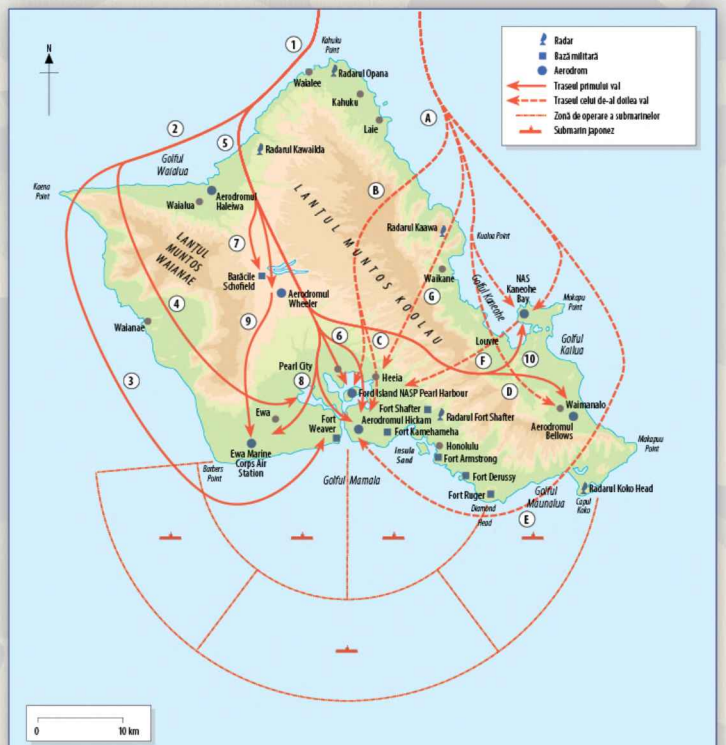
Linia de luptă americană subatac, în dimineaţa zilei de 7 decembrie. Fusese obţinută o completă surpriză tactică şi bombardierele dansaseră deja primul val de torpile. Nava de luptă *Oklahoma*, în centrul imaginii, era deja lovită şi avea să se scufunde curând.

Naval History and Heritage Command

de luptă *Arizona*. Explozia care a urmat a distrus complet nava. Celelalte lovituri au avariat uşor navele *Maryland*, *West Virginia* şi *Tennessee*, precum şi o altă navă aflată la reparaţii lângă nava *Arizona*.

Printre cele 167 de avioane care au făcut parte în final din al doilea val s-au numărat şi 78 de bombardiere în picaj. În ciuda faptului că erau pilotate de cele mai bune echipaje din MIJ, rezultatele atacului au fost dezamăgitoare şi au adus prea puţin în plus la distrugerile realizate de primul val. Cinci bombe au lovit nava *Nevada*,

Atacul de la Pearl Harbor



Primul val

1. Cele 183 de avioane din primul val de atac ajung la Kahuku Point în jurul orei 7.40.
2. Flotila 1 se desprinde din formație și se îndreaptă spre vest. Cele 89 de bombardiere B5N2 lansate de pe portavion au ca țintă rândul de nave de la Pearl Harbor.
3. Cele 49 de bombardiere de înălțime din unitățile de atac 1, 2 și 3 înconjoară coasta de vest a insulei. Ele vor ataca navele de război din sud.
4. Cele 40 de avioane cu torpile se apropie de Pearl Harbor din sud-vest cu misiunea de a lovi navele de război și portavioanele care erau de obicei ancorate de-o parte și de alta a insulei Ford.
5. Flotilele 2 și 3 (94 de avioane de vânătoare și bombardiere în picaj) se îndreaptă spre sud, peste insulă.
6. Bombardierele în picaj din Unitatea 15 de atac, pornite de pe Shokaku, au sarcina de a lovi aerodromul Hickam (9 avioane) și insula Ford (17 avioane).
7. Toate Unitatea 16 de atac (25 de bombardiere în picaj de pe Zuikaku) pornește la atacul aerodromului Wheeler.
8. Unitățile de luptă 1 și 2 avioane de vânătoare au ordin să atace bazele navale și aeriene de pe aerodromul Hickam și de pe insula Ford.
9. Unitățile de luptă 3 și 4 avioane de vânătoare atacă Ewa și aerodromul Wheeler.
10. Unitățile de luptă 5 și 6 avioane de vânătoare atacă baza navală și aeriană din golful Kaneohe, pe partea de est a insulei.

Al doilea val

A Al doilea val de 167 de avioane ajunge la Oahu în jur de 8.40.
B 18 avioane de vânătoare din unitățile de luptă 1 și 2 se despind de grup și se îndreaptă spre insulă.
C Unitatea de luptă 1 atacă aerodromul Hickam, unitatea 2 atacă insula Ford.
D Celelalte avioane de vânătoare de pe *Soryu* și *Hiryu* atacă golful Kaneohe și aerodromul Bellows.
E Aproape toate cele 27 de bombardiere de înălțime din unitatea 5 de atac zboară de-a lungul coastei de est, pentru a ataca din sud insula Ford; 9 dintre ele au ca țintă Kaneohe.
F Unitatea 6 de atac (27 de avioane de atac) bombardează aerodromul Hickam.
G Cele mai importante avioane ale celui de-al doilea sunt cele 78 de bombardiere în picaj plecate de pe *Akagi*, *Kaga*, *Soryu* și *Hiryu*, din Flotila 2. Avioanele au misiunea de a ataca ținte navale din Pearl Harbor.

care se deplasa pe canal spre intrarea în port, şi au făcut-o să eşueze. O singură bombă a nimerit nava *Pennsylvania*, ancorată într-un doc uscat, dar avariile au fost superficiale. Crucişătorul uşor *Honolulu* a fost abia atins şi a suferit avarii moderate, iar în total cele 78 de bombardiere au atins ţinta doar de cincisprezece ori.

Când avioanele japoneze şi-au încheiat treaba, puterea navală americană era zdrobită. Absolut incredibil, mişcarea portavioanelor japoneze nici măcar nu fusese observată, darămite atacată, şi doar 29 de avioane au fost

***Arizona* în flăcări după explozia magaziei de muniţii. Din opt nave de luptă prezente în port în dimineaţa atacului, cinci au fost scufundate. În ciuda acestui fapt, impactul militar a fost nesemnificativ.**

Naval History and Heritage Command

doborâte. Jocul riscant făcut de Yamamoto se dovedise un succes care îi depăşea până şi lui aşteptările. Yamamoto a primit vestea succesului fără jubilaţie.

În ciuda legendelor, nu s-a discutat prea mult la bordul navei-amiralа lui Nagumo şi nici în rândul ofiţerilor de la Flota Combinată despre un al doilea atac asupra bazei din Pearl Harbor. La urma urmei, se obţinuse o mare victorie. Yamamoto a pus capăt tuturor discuţiilor privitoare la un nou atac, făcând următorul comentariu:

> Ar fi bine, desigur, dacă ar avea succes. Dar până şi un hoţ ezită să se întoarcă pentru a fura mai mult. Mai degrabă las acest lucru la decizia comandantului forţei de atac. Un bărbat care vrea să facă un lucru o va face fără să i se spună. Nu o va face doar pentru că e îndemnat de cineva de la distanţă. Îmi imaginez că Nagumo nu vrea să o facă.

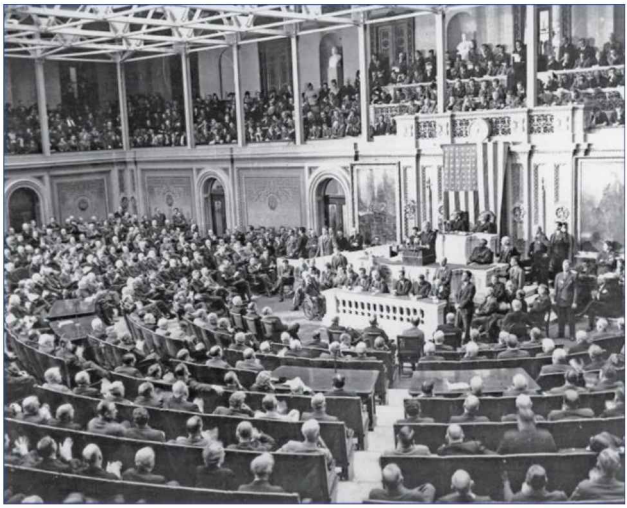
Impactul raidului lui Yamamoto

Nu e nici un dubiu că atacul de la Pearl Harbor a reprezentat un grav şoc psihologic pentru Statele Unite. Totuşi, la nivel militar, chiar dacă pierderile erau serioase, puse în contextul general ele erau în cele din urmă nesemnificative pentru desfăşurarea războiului. Atacurile au scufundat sau avariat 18 nave. Mai important pentru Yamamoto era că cinci nave de luptă fuseseră scufundate sau eşuate. Dintre acestea doar două *(Arizona* şi *Oklahoma)* au revenit rapid în serviciu; una *(Nevada)* a revenit abia în 1943 şi celelalte două *(West Virginia* şi *California)* s-au întors la flotă în 1944. Celelalte trei nave de luptă avariate erau din nou în serviciu în februarie 1942. Cu toate că atacul acordase prioritate crucişătoarelor, nici unul dintre acestea nu a fost scufundat, iar ultimul dintre cele trei care

fuseseră avariatea revenit în serviciu în septembrie 1942. Obstinaţia cu care Yamamoto dorise să scufunde navele de luptă se dovedise o prostie. Atacul nu a distrus moralul americanilor, iar din punct de vedere militar era ilogic. Flota Pacificului şi-a schimbat imediat modul de operare, de la organizarea concentrată în jurul navelor de luptă la cea care punea accentul pe portavioane rapide. După atacul de la Pearl Harbor nici nu prea existau prea multe alte soluţii, având în vedere că americanii nu mai aveau momentan navele necesare formării unei linii de luptă. De asemenea, schimbarea s-a produs şi pentru că era evident că portavioanele uzurpaseră rolul principal pe care până atunci îl jucaseră navele de luptă. Marele raid al lui Yamamoto a demonstrat vulnerabilitatea navelor de luptă în faţa atacurilor aeriene, subminând în acest fel însuşi obiectivul atacului.

Deşi scopul lui Yamamoto a fost să distrugă moralul americanilor, pe cei din marele stat major îi convinse-se spunându-le că prin acest atac el va câştiga cele şase luni necesare pentru cucerirea completă a zonelor de sud, în care se aflau resursele de petrol. De fapt, atacul de la Pearl Harbor a fost absolut inutil pentru atingerea acestui deziderat. Flota Combinată se bucura de superioritate numerică asupra Flotei Pacificului la toate categoriile, în plus, având în vedere şi insulele deţinute de japonezi în centrul Pacificului, care acţionau ca o barieră, flota americană nu avea mijloacele militare sau, şi mai important, logistice să se opună cuceririlor japoneze.

Ironia supremă a acestui atac a fost că a pornit de la ideea unui amiral japonez despre care se credea că e un cunoscător al mentalităţii americane. Yamamoto a avut inteligenţa să-şi dea seama că orice război între Statele



Consecința finală a obsesiei lui Yamamoto de a ataca Pearl Harbor a fost intrarea în război cu State le Unite. Aici, președintele Roosevelt își înaintează solicitarea de a declara război Japoniei a doua zi după atacul de la Pearl Harbor.
Naval History and Heritage Command

Unite și Japonia s-ar termina prost pentru țara lui. Având în vedere diferența mare dintre forțele armate ale oponenților, cel mai bine ar fi fost pentru Japonia să-și atingă obiectivele fără să intre în război cu Statele Unite. Totuși, Yamamoto s-a lăsat convins de ideea pe care o vehiculau majoritatea strategilor japonezi, care considerau că un atac asupra posesiunilor britanice și olandeze va atrage SUA în război. Nu vom ști niciodată dacă sau cum

ar fi răspuns americaniiunui atac japonez îndreptat doar împotriva coloniilorbritanice şi olandeze, dar este limpede că Roosevelt nu dispunea de nivelul de susţinere populară necesar pentru a duce SUA în război în 1941 având în spate doar motivul agresiuniijaponeze asupra unor colonii. Operaţiunea Pearl Harbor concepută de Yamamoto l-a scutit pe Roosevelt de astfel de dileme. Ironia şi mai mare a raidului făcut de Yamamoto a fost că a avut exact efectul contrar asupra moraluluiamerican. În loc să îl distrugă, atacul de la Pearl Harbor a înlăturat orice posibilitate de negociere pentru Statele Unite. „Amintiţi-vă de Pearl Harbor" a devenit mottoul pentru înfrângereatotală şi definitivă a Japoniei.

Expansiunea japonezăiniţială

Yamamoto reuşise să obţină aprobareaatacului său de la Pearl Harbor, dar nu avea ultimul cuvânt când venea vorba de strategia de război japoneză. Adevărata putere era învestită în ofiţerii de la Cartierul General Imperial Suprem, care aveau responsabilitateade a crea planuri strategice de mare amploare. Această situaţie dădea adesea naştere unor disensiuni din cauza celor două componente din care era alcătuit statul major: armata terestră şi marina, fiecare dintre ele având un alt punct de vedere. În fruntea componentei maritime era amiralul Nagano, care era şeful marelui stat major naval. Nagano şi oamenii lui aveau misiunea de a concepe strategii generale pentru forţa navală, care ulterior trebuiau încadrate în strategia naţională, după negocieri cu armata terestră. Controlul lui Nagano asupra strategiei navale era departe de a fi absolut, după cum se văzuse şi în plănuirea

operaţiunii de la Pearl Harbour. Rolul lui Yamamoto în formularea strategiilor era deja considerabil înainte de război, iar acum, după succesul de la Pearl Harbor, influenţa lui crescuse şi mai mult.

Atât armata terestră, cât şi marina erau de acord că Japonia trebuia să ducă un război limitat, în care să cucerească obiective cheie, şi să folosească puterea defensivă pentru contracararea atacurilor americane, strategie care în final ar fi trebuit să conducă la negocieri de pace. Prima parte a războiului fusese împărţită în două „faze operaţionale". Prima fază operaţională era la rândul ei împărţită în trei etape diferite. În aceste etape trebuiau să fie ocupate şi pacificate obiective majore din Filipine, Malaysia britanică, Borneo, Birmania (Myanmar), Rabaul şi Indiile de Est olandeze. A doua fază operaţională presupunea o expansiune mai mare în Pacificul de Sud, când trebuiau să fie cucerite partea de est a Noii Guinee, Noua Britanie, insulele Fiji, Samoa şi „puncte strategice din zona australiană". În Pacificul Central ţinta era Midway, iar în Pacificul de Nord, Insulele Aleutine.

Deşi neînţelegerile dintre armata terestră şi marină şi dintre Yamamoto şi marele stat major al marinei privitoare la strategie au fost foarte mari în timpul celei de-a doua faze operaţionale, prima fază s-a desfăşurat conform planului. De fapt, pierderile Flotei Combinate erau chiar mai mici decât se preconizase. Invazia Malaysiei şi a Filipinelor a început în decembrie 1941 şi a întâmpinat doar o rezistenţă slabă din partea Aliaţilor. Pe 10 decembrie s-a înregistrat un succes notabil, când bombardierele japoneze cu rază lungă de acţiune, cu bază terestră, au scufundat importantele nave britanice *Prince of Wales* şi *Repulse,* în Marea Chinei de Sud. Acest atac a fost dat cu aeronava al

cărei proiect fusese susţinut de Yamamoto pe când era director la Divizia Tehnică din Departamentul de Aeronautică. Pentru Yamamoto era o confirmare a convingerii sale că navele de război erau depăşite şi că acestea puteau fi anihilate folosind aviaţia.

Insula americană Guam a fost cucerită pe 8 decembrie, după o rezistenţă simbolică, iar pe 9 şi 10 decembrie au fost cuceriteşi Insulele Gilbert britanice. Singurul pas greşit a fost eşecul primei tentative de a cuceri insula Wake, pe 11 decembrie. În urma acestui eşec, Yamamoto a dat ordin să fie deplasată în zonă o forţă de atac cu portavioane din cele care participaseră la atacul de la Pearl Harbor, ca să sprijine următoarea tentativă. Pe 22 decembrie, japonezii au debarcat cu succes pe insulă şi au forţat garnizoana să capituleze. Manila, capitala Filipinelor, a căzut pe 4 ianuarie. Bastionul puterii britanice din Orientul Îndepărtat, fortăreaţa care era Singapore, s-a predat pe 15 februarie.

Forţele navale aliate nu au reuşit să oprească înaintarea japonezilor în timpul primei faze operaţionale. În prima încleştare majoră de suprafaţă de la începutul războiului, pe 27 februarie, în bătălia din Marea Java, o forţă japoneză a înfrânt o forţă navală aliată de dimensiuni similare. Aliaţii nu au reuşit nici să contracareze *Kido Butai*, care, după operaţiunea de la Pearl Harbor, primise misiunea să captureze Rabaul, în ianuarie 1942, şi Indiile de Est olandeze, în februarie. Combinaţia dintre forţe aeriene comasate şi avioane excelente cu piloţi foarte bine pregătiţi făcea din *Kido Butai* o forţă invincibilă.

Pe 12 februarie, Yamamoto s-a mutat cu statul major la bordul supercuirasatului *Yamato*. Camerele de pe imensa navă erau cu mult mai spaţioase decât cele de pe *Nagato*.

Fotografie de proastă calitate din timpul războiului, publicată într-o revistă japoneză, în care apare portavionul britanic *Hermes* atacat de bombardiere în picaj. Portavionul a fost scufundat pe 9 aprilie 1942, în timp ce se retrăgea spre sud după atacul japonez de la Trincomalee, pe insula Ceylon (Sri Lanka).
Prin amabilitate Michael A. Oren

Yamamoto se afla acum în culmea popularității. Teancuri de scrisori soseau zilnic, lăudându-i succesul de comandant al Flotei Combinate. Yamamoto nu se simțea în largul său în mijlocul tuturor acestor elogii și cu euforia națională care îi avea în centru pe el și MIJ. Potrivit ofițerilor din subordinea lui, în această perioadă Yamamoto a început să dea semne de nerăbdare văzând că nu este întreprinsă nici o mișcare politică prin care să se capitalizeze succesele militare pe care le prevăzuse.

Yamamoto considera că momentul ideal pentru demararea negocierilor de pace ar fi fost după căderea orașului Singapore, pe care el o crezuse posibilă în șase luni de la izbucnirea războiului. I-a spus unui amiral, coleg cu el, că Japonia ar trebui să caute să încheie pace chiar și cu prețul de a returna teritoriile deja cucerite. Evident, punctul lui de vedere nu era deloc apreciat la Tokyo, mai ales că Japonia atingea, la momentul respectiv, apogeul puterii ei. Acest episod arată calitățile, dar și defectele lui Yamamoto. Era destul de realist încât să știe foarte bine că un război prelungit cu Statele Unite se va încheia prost, dar destul de idealist încât să creadă că planul său are o bază reală. Yamamoto rămăsese la ideea

că războiuldin Pacific va putea fi încheiat la fel ca războiul ruso-japonez – cu o pace negociată.

Fără să existe absolut nici un semn că s-ar face eforturi pentru negocierea păcii, Yamamoto şi statul său major au trebuit să facă planuri pentru următoarea etapă a războiului. Problema strategiei îl aducea invariabil pe Yamamoto în conflict cu marele stat major al marinei. Acesta dorea să organizeze o campanie în sudul Pacificului care să atingă obiectivele stabilite iniţial în cea de-a doua fază operaţională – adică să taie liniile de comunicaţii spre Australia. Acest lucru ar fi împiedicat Australia să devină o bază de lansare pentru un contraatac american. Flota Combinată avea însă un plan şi mai grandios. Ea propunea un atac în Oceanul Indian care să distrugă poziţia Marii Britanii în India, astfel încât japonezii să aibă posibilitatea să facă legătura cu trupele germane atunci când acestea ar avansa în Orientul Mijlociu. Planul solicita o mare desfăşurare de forţe din partea AIJ (Armata Imperială Japoneză), pentru că se estimase că va fi nevoie de cinci divizii pentru cucerirea insulei Ceylon (azi Sri Lanka). Planul nu era realist, pentru că era imposibil să transporţi atâţia oameni şi muniţii pentru declanşarea şi sprijinirea unui astfel de atac, iar după ce armata terestră a declarat că nu sprijină în nici un caz un asemenea plan, acesta a murit în faşă. Dar un element al acestui plan a supravieţuit. În aprilie, *Kido Butai* a plecat în Oceanul Indian să facă raiduri asupra bazelor navale britanice din Ceylon şi să incapaciteze Flota de Est a Royal Navy (Marina Regală Britanică). Portavioanele lui Nagumo au atacat masiv bazele de la Colombo şi Trincomalee şi au scufundat un portavion uşor şi două crucişătoare grele. Totuşi, nu au reuşit să localizeze şi să distrugă flota britanică.

O forţă condusă de un crucişător japonez a atacat navele britanice din golful Bengal şi a provocat mari distrugeri. În ciuda acestor rezultate, operaţiunea în sine era din punct de vedere strategic un drum fără ieşire, pentru că nu era altceva decât o proiecţie temporară a puterii în Oceanul Indian, care nu putea fi susţinută, nereuşind altceva decât să pună şi mai multă presiune asupra portavioanelor japoneze. Pe când acestea făceau ravagii pe Oceanul Indian, aveau să apară primele semne ale unui compromis mortal între marele stat major al marinei şi Flota Combinată.

Yamamoto vs. marele stat major al marinei, runda a doua

Odată începută a doua fază operaţională, viziunile strategice ale lui Yamamoto şi cele ale marelui stat major al marinei au început să se diferenţeze. Faza aceasta avea ca plan o expansiune strategică a Japoniei, adăugând la cuceririle de până atunci Noua Guinee, Noua Britanie, Insulele Aleutine, Midway, Fiji, Samoa şi „punctele strategice din zona australiană". Felul în care se etapizau aceste obiective era esenţial pentru succes. Marele stat major al marinei prefera o înaintare spre sud, pentru a cuceri anumite părţi din Australia. Planul a fost întâmpinat imediat cu un veto din partea AIJ, care a refuzat să contribuie cu forţele necesare unei asemenea operaţiuni. Chiar şi după împotrivirea armatei terestre, ofiţerii din marină tot mai pledau pentru tăierea legăturilor maritime dintre Australia şi Statele Unite, care putea fi realizată capturând Noua Caledonie, Fiji şi Samoa. Pentru că această operaţiune presupunea angajarea unei forţe terestre cu mult mai reduse, pe 13 martie, marele stat

major al marinei şi AIJ s-au pus de acord asupra obiectivului de cucerirea insulelor Fiji şi Samoa.

Prima parte a celei de-a doua faze operaţionale a început bine, pe 8 martie fiind deja capturate Lae şi Salamaua, din estul Noii Guinee. Americanii au reacţionat imediat şi, pe 10 martie, avioane lansate de pe portavioane au atacat forţa de invazie. În afară de pierderile considerabile suferite de mica forţă de invazie, atacul a stopat şi înaintarea japonezilor, până când aceştia au întărit forţele pe care le aveau în Pacificul de Sud, ca să fie siguri că pot face faţă intervenţiilor ulterioare ale portavioanelor americane. Forţa răspunsului american a ţinut pe loc expansiunea japonezilor în Pacificul de Sud, până când Forţa Combinată a putut deplasa în zonă câteva portavioane pentru acoperirea atacurilor.

Cum evenimentele din Pacificul de Sud intraseră în centrul atenţiei, Yamamoto a refuzat să renunţe la strategiile sale navale. În viziunea lui, era esenţial ca Flota Pacificului să fie distrusă complet. Pentru a putea face asta, Flota Combinată trebuia să atace o ţintă pe care americanii nu şi-ar fi permis să o piardă. Genul acesta de ţintă nu putea fi găsit în Pacificul de Sud, credea el, ci în Pacificul Central. Cea mai bună ţintă ar fi fost Hawaii, numai că japonezii nu aveau capacitatea să atace aceste insule. Ca un substitut, Yamamoto a ales atolul Midway. El considera că acesta este suficient de aproape de Hawaii ca Flota Pacificului să fie forţată să respingă cucerirea lui, dar suficient de departe încât să fie imposibil pentru marea forţă aeriană staţionată acolo să intervină.

Viziunea lui nu se potrivea cu cea a marelui stat major al marinei, conflictul de idei purtându-se faţă în faţă pe parcursul unor întâlniri desfăşurate la Tokyo în perioada

2–5 aprilie, la care au participat ofiţeri de la marele stat major şi reprezentanţi ai Flotei Combinate. Ofiţerii de la marele stat major au arătat care sunt dificultăţile unei eventuale operaţiuni în Midway. Principala problemă era cum să se facă aprovizionarea atolului odată cucerit, dat fiind că acesta se afla atât de aproape de principala bază a Flotei Pacificului, Pearl Harbor. Dar nici un fel de logică nu putea să îl convingă pe Yamamoto să renunţe la operaţiunea Midway. La 5 aprilie, ameninţând din nou cu demisia, Yamamoto a obţinut aprobarea pentru

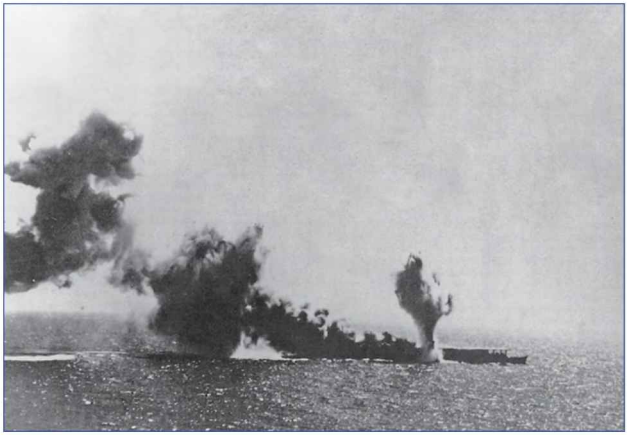
Portavionul *Hornet* lansează bombardiere B-25B pentru raidul asupra Japoniei pe 18 aprilie 1942. Acest episod l-a umilit pe Yamamoto şi i-a întărit hotărârea de a nimici Flota Pacificului. Nu a fost elementul determinant pentru obţinerea aprobării în vederea desfăşurării operaţiunii de la Midway, deoarece aceasta fuses-obţinută cu aproape două săptămâni înainte.
Naval History and Heritage Command

planul său. Reuşise din nou să deturneze în favoarea lui formularea strategiei japoneze, dar de data aceasta victoria nu a fost completă. În schimbul permisiunii de a organiza operaţiunea Midway, Yamamoto a trebuit să accepte două condiţii impuse de marele stat major al marinei. Ambele au contribuit direct la eşecul operaţiunii Midway. Yamamoto a acceptat să detaşeze o parte din *Kido Butai* în sprijinul invaziei planificate pentru începutul lunii mai la Port Moresby, în Noua Guinee, invazie care făcea parte din noul plan ofensiv din Pacificul de Sud. A acceptat, de asemenea, să includă în operaţiunea Midway şi un atac pentru cucerirea anumitor zone din Insulele Aleutine. Aceste mişcări dispersau inutil forţa operaţională pentru Midway. Totuşi, MIJ, afectată fiind de „boala victoriei" căpătată în urma şirului constant de victorii, nu vedea nici un pericol în demararea simultană a mai multor operaţiuni împotriva unei rezistenţe americane pe care o presupune a fi slabă.

Bătălia din Marea Coralilor

Atacul asupra Port Moresby, cu nume de cod operaţiunea MO, era împărţit în mai multe etape. În prima fază trebuia să fie cucerit Tulagi, pe 3 mai. Două portavioane detaşate din *Kido Butai* trebuiau să acopere spaţiul aerian pe un front larg în Marea Coralilor, ca să împiedice debarcările forţelor aliate. Japonezii nu credeau că Aliaţii vor ataca în forţă decât spre sfârşitul operaţiunii. Debarcarea în Port Moresby a fost planificată pentru 10 mai.

Aşa cum era caracteristic pentru planificarea japoneză, succesul operaţiunii MO depindea de coordonarea strânsă a unor forţe aflate la mare distanţă. Orice întârziere



Primul semnal de revers strategic al războiului pentru japonezia venit în mai 1942, odată cu bătălia din Marea Coralilor. Portavionul ușor *Shoho* în imagine, este atacat de bombardiere-torpiloare americane; ulterior s-a scufundat. Acesta a fost începutul unei dezastruoase perioade de 30 de zile pentru Yamamoto și MIJ, care au văzut cum forța de atac a marinei japoneze este incapacitată.
Naval History and Heritage Command

în orice aspect al planului avea potențialul de a arunca în aer toată operațiunea. O altă caracteristică a planului – și a planurilor japoneze în general – era ignorarea aproape totală a acțiunilor inamicului. Detașând doar o parte din *Kido Butai*, Yamamoto nu doar că a pus în pericol succesul operațiunii MO, ci a expus unitățile implicate la posibilitatea de a fi distruse una câte una. Dacă portavioanele implicate erau pierdute sau avariate, nu ar mai fi putut să participe la decisiva operațiune Midway. De fapt, cele

două portavioane ale Diviziei 5 Portavioane reprezentau plusul de forţă pe care MIJ îl avea în comparaţie cu numărul portavioanelor aflate în dotarea forţelor marinei SUA. Aşadar, în esenţă, operaţiunea Midway depindea în totalitate de succesul operaţiunii subsidiare MO. Acest fapt demonstrează inflexibilitatea strategiilor japoneze. Se presupune că Divizia 5 Portavioane va purta cu succes operaţiunea MO în mai, după care va înainta rapid în Pacificul Central pentru a lua parte la operaţiunea Midway. Nici o clipă nu s-a pus problema vreunui eventual eşec. Atunci când evenimentele nu s-au desfăşurat conform planului, Yamamoto a crezut că slăbita *Kido Butai* este încă destul de puternică pentru a conduce atacurile din Midway şi fără cele două portavioane ale Diviziei 5.

Operaţiunea MO era o ofensivă majoră pentru MIJ, declanşând cea mai mare bătălie navală care se dăduse până atunci în războiul din Pacific. Forţa japoneză era alcătuită din 60 de nave aflate sub comanda viceamiralului Inoue Shigeyoshi, printre care două portavioane (*Shokaku* şi *Zuikaku*), un portavion uşor (*Shoho*), şase crucişătoare grele, trei crucişătoare uşoare şi 15 distrugătoare. În plus au fost alocate şi 250 de avioane, dintre care 140 aflate la bordul celor trei portavioane.

Fragilitatea planului japonez a fost demonstrată rapid. Insula Tulagi a fost cucerită cu succes pe 3 mai, dar a doua zi avioane decolate de pe portavionul *Yorktown* au lovit forţa de invazie de la Tulagi fără să primească ripostă. Americanii şi-au făcut simţită prezenţa în forţă mult mai repede decât anticipaseră japonezii. În următoarele două zile, portavioanele americane şi japoneze au încercat fără succes să se găsească. Pe 7 mai, ambele forţe au intrat în acţiune, şi ambele au avut rezultate dezamăgitoare.

Bătăliade la Marea Coralilor

Avioanele japoneze decolate de pe portavioane au lansat atacuri puternice asupra unei ţinte despre care se credea că sunt portavioane americane. Raportul s-a dovedit fals, iar atacul nimicitor a lovit doar un petrolier şi un distrugător. Şi portavioanele americane au acţionat fără să facă misiuni adecvate de recunoaştere. În loc să găsească principala forţă de portavioane a japonezilor, au trebuit să se mulţumească doar cu un atac asupra portavionului uşor *Shoho*, pe care l-au scufundat rapid. Era cea mai mare navă pe care japonezii o pierduseră până atunci.

În sfârşit, pe 8 mai, forţele inamice au reuşit să se localizeze şi s-au atacat direct. În acest schimb de focuri, japonezii s-au descurcat mai bine. Cele 69 de avioane decolate de pe două portavioane au reuşit să scufunde portavionul *Lexington* şi să avarieze portavionul *Yorktown*. În schimb, americanii au reuşit să avarieze portavionul *Shokaku*, în timp ce *Zuikaku* a scăpat neatins. Totuşi, avioanele de pe portavion au suferit pierderi grele, iar japonezii nu le-au mai putut folosi pentru a sprijini debarcarea din Port Moresby. Ca urmare, în după-amiaza zilei de 8 mai, viceamiralul Inoue a anulat operaţiunea MO. Când a aflat, Yamamoto a luat imediat măsuri pentru reluarea bătăliei. A ordonat forţelor japoneze să se îndrepte spre sud pentru a urmări şi distruge forţele americane. Era prea târziu, bătălia se încheiase.

Pentru japonezi, Marea Coralilor a reprezentat o serie de oportunităţi pierdute. Forţa de portavioane japoneze a avut şansa de a prinde în ambuscadă forţele americane, dar a ratat această şansă din cauza unor acţiuni de recunoaştere incredibil de slabe. Cu toate acestea, pierderea lui *Lexington* şi avarierea lui *Yorktown* erau lovituri puternice pentru Flota Pacificului. Chiar şi aşa, bătălia

Shokaku **pe Marea Coralilor, atacat de aeronave lansate de pe portavioanele americane. Portavionul a fost lovit de trei bombe şi nu a putut fi reparat la timp pentru a participa la operaţiunea Midway. Nava-soră, *Zuikaku*, era şi ea indisponibilă după ce unitatea ei de avioane de luptă a suferit pierderi grele. Pierderea lor l-a lăsat pe Yamamoto fără o treime din portavioanele grele, fix înainte ca bătălia care avea să fie decisivă pentru el.**
Naval History and Heritage Command

fusese un dezastru pentru japonezi. Nu numai că atacul asupra Port Moresby a fost oprit – primul eşec strategic al japonezilor de până atunci –, dar bătălia a contribuit major la eşecul lui Yamamoto de a distruge Flota Pacificului. Avariatul *Yorktown* a supravieţuit bătăliei şi era în acţiune la Midway în mai puţin de o lună, nici unul dintre cele trei portavioane japoneze care fuseseră implicate în Operaţiunea Mo nefiind disponibile la aceea dată. Portavionul uşor *Shoho* fusese scufundat, *Shokaku* era

avariat, iar flotila de avioane de pe *Zuikaku* fusese distrusă şi era nevoie de timp ca să fie refăcută. Yamamoto abandonase principiul comasării de forţe şi alocase forţe insuficiente pentru o operaţiune secundară, punând astfel în pericol succesul operaţiunii principale. Un alt element care nu i-a ajutat deloc pe japonezi a fost că, după atacul de la Pearl Harbor, cele şase portavioane din *Kido Butai* nu au mai acţionat niciodată într-un singur grup.

Planul lui Yamamoto pentru Midway

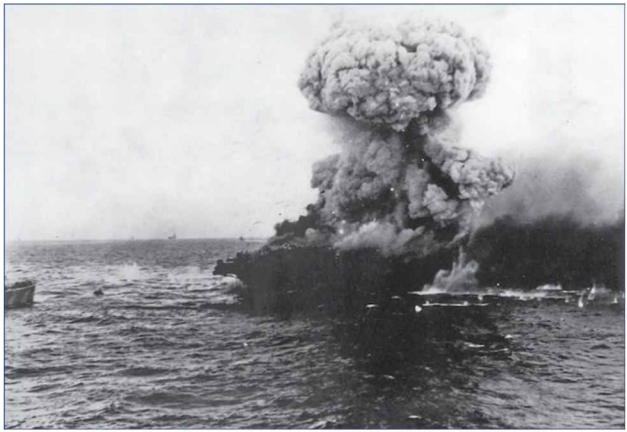
Planul japonez pentru bătălia de la atolul Midway va fi analizat în detaliu, deoarece a fost conceput de statul major al lui Yamamoto şi aprobat chiar de el. Yamamoto nu considerase niciodată că Pearl Harbor a fost un test adevărat, întrucât fusese un atac făcut asupra unui inamic adormit. Midway trebuia să fie adevărata lui victorie şi bătălia decisivă a războiului.

Din păcate pentru japonezi, planul pentru operaţiunea MI (nume de cod al atacului de la Midway) avea multe defecte. Ca de obicei, planul cerea o sincronizare perfectă a unor forţe aflate la mare distanţă. Ca de obicei, planul se baza pe o serie de presupuneri privitoare la reacţia americanilor. Şi mai mult decât de obicei, aceste presupuneri privitoare la modul în care vor aborda americanii lupta nu se bazau pe nimic concret.

Atacul asupra Midway fusese planificat să înceapă în dimineaţa de 3 iunie cu un raid făcut de avioanele flotei de portavioane a lui Nagumo. Pentru această operaţiune, Nagumo nu avea decât patru portavioane, iar acestea trebuiau să se apropie de Midway din nord-vest, ca să

anihilezeforţele aerienedin zona atolului. Se presupunea că atacul va reprezentacu siguranţă o surpriză strategică şi tactică. Apoi, pe 4 iunie erau prevăzute alte atacuri aeriene, care să pregătească debarcarea trupelor. Un grup de transport avea să aducă la Midway pe 6 iunie 5 000 de soldaţi. Debarcarea urma să fie sprijinită de mai multe forţe, inclusiv de un „Grup de Sprijin Strâns", alcătuit din patru crucişătoare grele, două distrugătoare şi un grup de dragoare, şi corpul principal al forţei de invazie, alcătuit din două nave de luptă, încă patru crucişătoaregrele, opt distrugătoareşi un portavion uşor.

În timpul bătăliei din Marea Coralilor, japonezii au provocat pierderi mari Flotei Pacificului portavionul *Lexington*, a cărui explozie surprinsă în imagine, a fost scufundat jar un alt portavion, *Yorktown*, a fost avariat.
Naval History and Heritage Command



După rapida capturare a insulei (altă presupunere greşită, pentru că elementele combatante care debarcau nu erau cu mult mai numeroase decât soldaţii americani aflaţi în tranşee), trupele japoneze de geniu aveau misiunea să facă baza operaţională. Aveau fix o zi să facă acest lucru, deoarece în ziua următoare era aşteptată replica flotei americane.

Cucerirea atolului Midway era doar preludiul pentru cea mai importantă parte din planul lui Yamamoto. Toată bătălia se ducea pornind de la premisa că un atac asupra atolului Midway va forţa Flota Pacificului să intre în luptă. Portul din Midway era momeala pentru flota americană, care ar fi trebuit să părăsească cane întârziat Pearl Harbor ca să contraatace Flota Combinată care ar fi cucerit Midway. Altă presupunere uimitoare a japonezilor era că operaţiunea MI va beneficia de elementul-surpriză şi din acest motiv Flota Pacificului va avea nevoie de trei zile ca să plece din Pearl Harbor şi să ajungă la Midway pentru luptă. Acest fapt i-ar fi dat lui Yamamoto timp destul să-şi pună la punct capcana. Yamamoto era îngrijorat că o demonstraţie prea mare de forţă din partea Flotei Combinate i-ar fi făcut pe americani să se gândească mai bine înainte să-şi intre în rolul pe care trebuiau să îl joace în dramă şi ar fi putut să îi convingă să nu mai lupte deloc. Poate preocuparea aceasta explică dispersarea lui de forţe, un fel de păcăleală necesară ca americanii să nu-şi dea seama de adevărata forţă a trupelor sale.

După ce Midway ar fi fost capturat, forţa de invazie trebuia să rămână în apropiere de insulă, ca momeală, atrăgându-i în luptă pe americani. Portavioanele lui Nagumo trebuiau să se instaleze în poziţii la circa 500

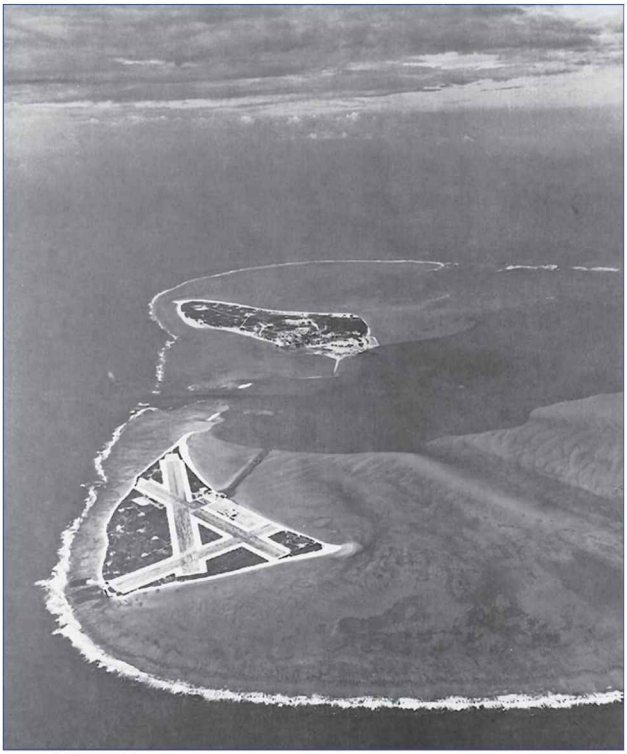
de mile în nord-estul atolului. Celelalte forţe grele ale japonezilor trebuiau să stea pe undeva prin nord, în afara razei de acţiune a avioanelor de recunoaştere americane. Corpul principal al flotei, în care intra nava-amiral a lui Yamamoto, *Yamato*, avea să fie poziţionat la circa 300 mile vest de forţele lui Nagumo, iar cealaltă forţă, alcătuită din nave de luptă, trebuia să ocupe poziţii la circa 500 mile nord de corpul principal. Între timp, două portavioane care erau destinate operaţiunii din Aleutine trebuiau să avanseze spre sud şi să ocupe o poziţie la circa 300 de mile est de Forţa de Gardă.

După ce toate forţele japoneze şi-ar fi ocupat poziţiile, se presupune că Flota Pacificului îşi va face apariţia pentru a ataca forţa de invazie de la Midway. Conform unei alte presupuneri, la reacţia Flotei Pacificului aveau să fie antrenate nu numai portavioanele rămase, ci şi toate navele de luptă. Acest fapt i-ar fi permis Flotei Combinate să pună în practică planul ei antebelic, intens pregătit, de a distruge Flota Pacificului. Navele de luptă comasate din Flota Combinată urmau să dea lovitura de graţie.

Un element important al bătăliei decisive era Operaţiunea AL, şi anume planul de a cuceri două insule din Aleutine simultan cu atacul de la Midway. În ciuda legendelor persistente, operaţiunea Aleutine nu a fost o diversiune menită să îndepărteze de Midway forţele americane; Yamamoto voia să-i atragă pe americani la Midway, nu să-i îndepărteze. Operaţiunea AL includea un atac lansat de pe portavion asupra bazei navale americane de la Dutch Harbor, pe 3 iunie, în aceeaşi zi cu atacul planificat la Midway. Debarcările pe insulele Kiska şi Adak erau programate pentru 6 iunie. O altă debarcare, opţională, pe Attu, era programată pentru 12 iunie.

Forţele direct angajate în această operaţiune micşorau considerabil resursele lui Yamamoto. Printre ele se găseau, cel mai important, două portavioane, dar şi şase crucişătoare şi douăsprezece distrugătoare. Alte patru nave de luptă, două crucişătoare uşoare şi douăsprezece distrugătoare trebuiau să asigure sprijinul de la distanţă pentru operaţiunea AL. Toate aceste eforturi pentru îndeplinirea unui obiectiv secundar erau exagerate. Orice relocarea forţelor care puteau fi implicate în bătălia decisivă era lipsită de înţelepciune şi inutilă. Dacă operaţiunea Midway ar fi decurs bine, Insulele Aleutine ar fi putut fi cucerite oricând de Yamamoto. Dacă operaţiunea Midway ar fi fost un eşec, oricum terenul câştigat în Aleutine nu ar fi putut fi păstrat, aşa cum s-a demonstrat mai târziu, în 1943. Nici una dintre forţele trimise în nord pentru operaţiunea AL nu se găsea în poziţiile din care ar fi putut sprijini operaţiunea MI, din acest motiv fiind în esenţă inutile pentru bătălia decisivă cu Flota Pacificului. Totuşi, în mintea lui Yamamoto, o comasarea forţelor nu era necesară în condiţiile în care bătălia urma să fie dată împotriva unor rămăşiţe slabe ale marinei americane.

Oricum ar fi interpretat, planul lui Yamamoto era greşit. Era construit pe o serie de supoziţii greşite, era mult prea complex şi, poate cel mai important, împiedica sprijinirea reciprocă a celor douăsprezece forţe risipite pe vasta suprafaţă a Pacificului. Dispersându-le astfel, mai întâi la Marea Coralilor, apoi pentru operaţiunea AL şi în sfârşit chiar pentru invazia din Midway, Yamamoto a ratat şansa de a profita de superioritatea numerică pe care o avea asupra Flotei Pacificului. Yamamoto se confrunta cu problema că o operaţiune atât de mare nu avea



Atolul Midway, pe care se vede aerodromul de pe Insula de Est, cu insula Sand în plan îndepărtat. Yamamoto a ales cu mare grijă Midway ca loc de desfăşurare a bătăliei lui decisive pentru nimicirea Flotei Pacificului. Singura presupunere corectă din planul lui a fost că americanii vor lupta pentru Midway. Cu toate acestea, rezultatul nu a fost cel anticipat de Yamamoto.
Naval History and Heritage Command

cum să fie surprinzătoarepentru inamic (aşa cum erau în mod tradiţional planurile japonezilor) şi în acelaşi timp să se poată sprijini reciproc.În loc să prefereinducereaîn eroarea adversarului,ar fi fost mai bine ca Yamamoto să aleagă sprijinul reciproc. Aşa, alegând elementul-surpriză, s-a ajuns în situaţia în care japonezii au fost depăşiţi numeric în punctul de contact decisiv, în care cursul bătăliei a fost decis. Forţa americană,cu cele 26 de nave ale sale, a ajuns faţă în faţă cu cele 20 de nave ale *Kido Butai*, iar celor 233 de avioane din flota americană (348, dacă le socotim şi pe cele aflate pe Midway) Nagumo a putut să le răspundă cu o forţă totală de doar 248 de aeronave.

Aşa cum am mai spus, planul lui Yamamoto a fost construit pe un şir întreg de presupuneri greşite. Cea mai importantă dintre presupunerile sale a fost şi singura corectă: americanii aveau să lupte pentru Midway. Numai că presupunerile pe care le-a făcut în legătură cu felul în care aceştia vor lupta au fost cu totul greşite, la fel şi convingerea lui că operaţiunea va beneficia de elementul-surpriză.Atunci când la greşelile planului lui Yamamoto s-au adăugat şi cele ale planului dezvoltat de statul major al *Kido Butai*, MIJ a pornit definitiv pe drumul unei înfrângeridezastruoase.

Bătăliade la Midway

Ceea ce nu ştia Yamamoto era că americanii aflaseră că japonezii plănuiesc o operaţiune majoră în Pacificul Central. Pe 2 iunie, trei portavioane americane se aflau în poziţii, la 325 de mile nord-est de Midway, în vederea unei ambuscade în care să prindă *Kido Butai*. Faptul că Yamamoto a folosit neadecvat serviciul de recunoaştere

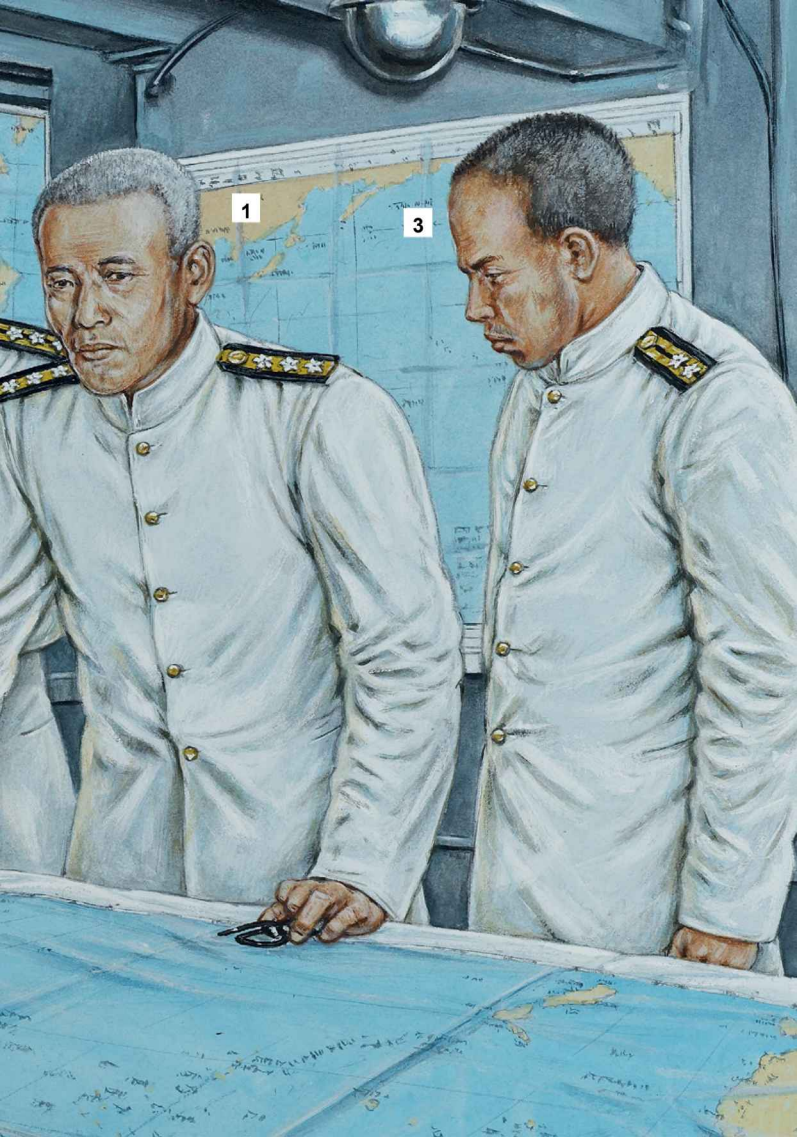
aeriană le-a permis celor trei portavioane să scape neobservate înainte de bătălie.

Lupta a început pe 3 iunie, când un avion american decolat de pe Midway a observat grupul japonez de transport trupe la 700 de mile vest de atol. Întrucât *Kido Butai* plecase din Japonia cu o zi mai târziu decât fusese planificat, atacul aerian asupra atolului a fost amânat pentru 4 iunie. Pe 4 iunie la orele 4.30, Nagumo a declanşat atacul asupra insulei cu 108 avioane. Atacatorii au reuşit să-i împrăştie pe apărători, dar nu au putut să distrugă facilităţile de pe insulă. Mai mult decât atât, avioanele de atac cu baza la Midway plecaseră deja să lovească

Yamamoto la Midway

Cea mai mare victorie a lui Yamamoto trebuia să fie bătălia decisivă pe care el o plănuise în jurul atolului Midway. El spera că acest atac îi va sili pe americani să arunce în luptă toate forţele rămase din Flota Pacificului. Aceştia urmau să fie prinse într-o capcană şi ulterior zdrobite, pregătind astfel scena pentru negocieri de pace. De la bun început, complicata schemă făcută de Yamamoto nu a decurs conform planului. Elementul-surpriză nu a fost obţinut şi, în dimineaţa de 4 iunie 1942, forţa japoneză de portavioane a fost atacată de avioane americane cu baza pe Midway, apoi de avioane lansate de pe portavioanele americane. La ora 10.50, Yamamoto, aflat la bordul navei-amiral Yamato, primeşte veste că trei dintre cele patru portavioane japoneze sunt în flăcări. A fost o lovitură devastatoare, care însemna că bătălia era pierdută. Yamamoto este înfăţişat aici în uniforma de amiral **(1)**, având-u-i în jur pe ofiţerii statului său major – un căpitan **(2)**, un comandor **(3)**, un locotenent-comandor din departamentul aviaţie **(4)**.

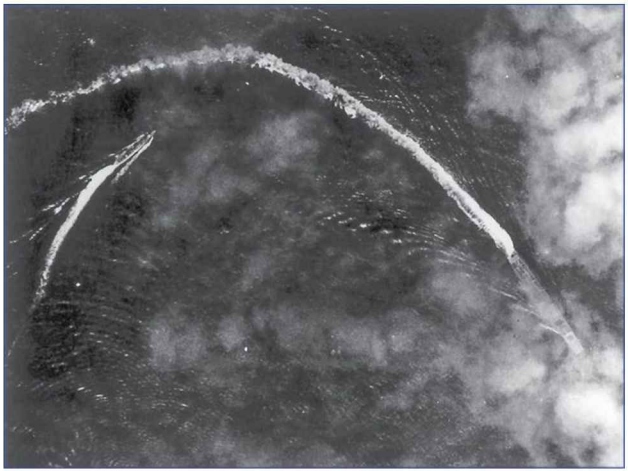
4
2

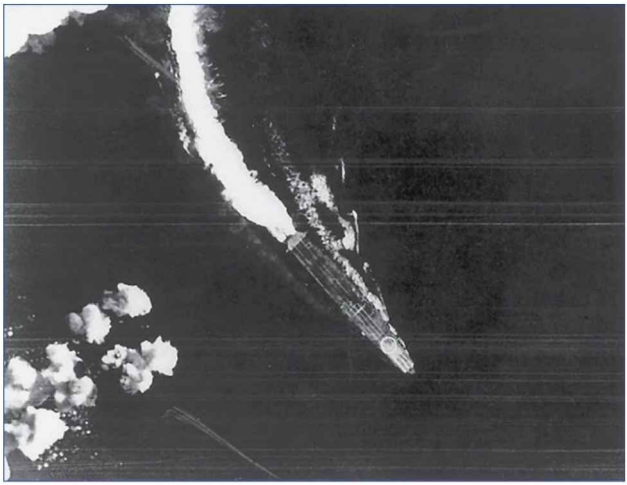

1
3

portavioanele japoneze care fuseseră localizate la orele 5.30. Informaţia a fost transmisă şi celor trei portavioane americane, iar în curând încă 116 avioane, în afară de cele pornite de la baza Midway, declanşau atacul asupra *Kido Butai*.

Avioanele din Midway au atacat cu mult curaj, însă nu au reuşit nici măcar o lovitură asupra forţei lui Nagumo. În mijlocul acestor atacuri necoordonate, unul dintre avioanele de recunoaştere din dotarea lui Nagumo a raportat prezenţa unei forţe de atac americane în zonă. Abia la

Presupunerea japonezilor că vor obţine o surpriză tactică şi strategică la Midway a fost invalidată pe 4 iunie, odată cu iniţierea luptei. Aici, portavionul *Akagi* este atacat de bombardiere B-17 decolate din Midway.
Naval History and Heritage Command





Portavionul *Hiryu* înaintând cu viteză maximă pentru a scăpa de bombele aruncate de avioanele B-17. Atacurile de dată de avioane cu baza la Midway nu au fost eficiente, dar la sfârşitul zilei de 4 iunie bombardierele din picaj decolate de pe portavioanele scoase de din luptă toate cele patru portavioane ale lui Nagumo.
Naval History and Heritage Command

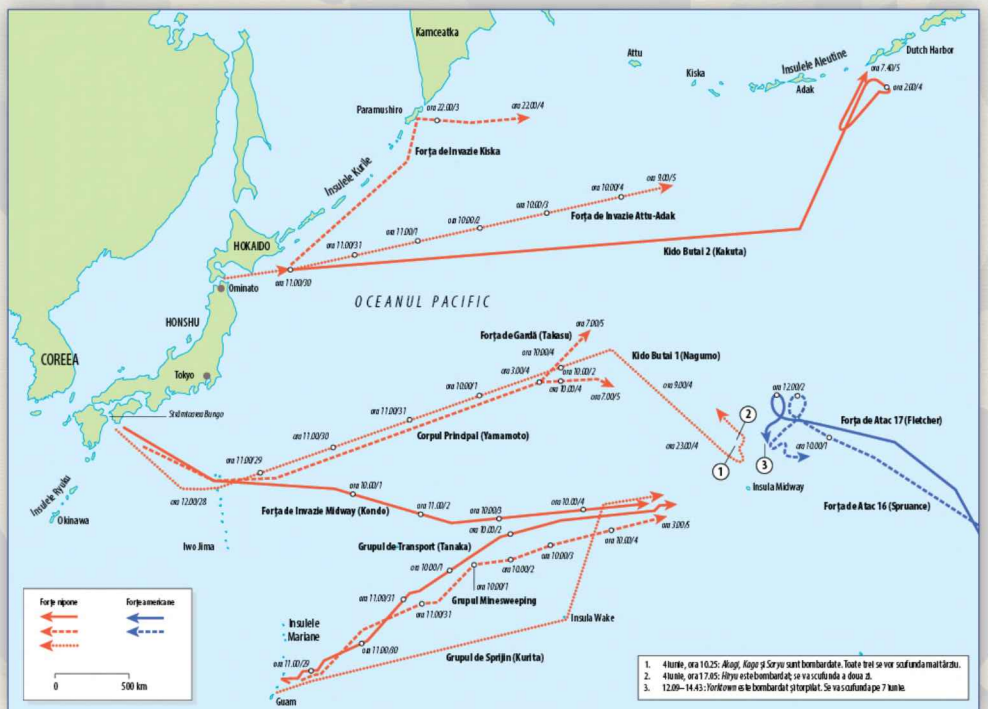
ora 8.30 a fost confirmată prezenţa unui portavion american. Lucrul acesta l-a pus pe Nagumo în faţa unei dileme uriaşe. Cu toate că ordinele primite de la Yamamoto îi cereau să păstreze o forţă aviatică în rezervă pentru atacarea ţintelor de suprafaţă, Nagumo începuse să-şi reînarmeze aceleaeronave pentru a le folosi în următorul atac asupra insulei Midway. Acum, atacat dinspre Midway şi ulterior de pe portavionul american, Nagumo putea fie

Comparativcu pierderilejaponezede la Midway, cele americane au fostminime.Aici, portavionul*Yorktown*estelovit de o torpilă lansatăcu ajutorulunui avion.

Naval History and Heritage Command

să declanşezeun atac imediat asupra forţelor navale americanecu avioaneledoar parţial reînarmate,fie să aştepte întoarcerea şi înarmarea avioanelor care reveneau după primul atac asupra insulei, urmând ca apoi să ordone un atac masiv cu toate aeronaveleînarmate complet. Nagumo a optat pentru cea de-a doua variantă.

Nu a fost varianta cea mai bună. Începând cu ora 10.22, bombardiere în picaj decolate de pe portavioanele americane au luat prin surprindere şi au atacat cu succes trei dintre portavioanele japoneze. Cu punţile


Kamceatka
Attu
Kiska
Insulele Aleutine
Adak
Dutch Harbor
ora 7.40/5
ora 20.00/4
Paramushiro
ora 22.00/3
ora 22.00/4
Forța de invazie Kiska
Insulele Kurile
ora 10.00/4
ora 10.00/5
ora 10.00/3
Forța de invazie Attu-Adak
ora 11.00/1
ora 10.00/2
ora 11.00/31
Kido Butai 2 (Kakuta)
HOKAIDO
ora 11.00/30
Ominato
OCEANUL PACIFIC
HONSHU
ora 7.00/5
Forța de Gardă (Takasu)
ora 10.00/4
Kido Butai 1 (Nagumo)
COREEA
ora 3.00/4
ora 10.00/2
ora 10.00/1
ora 10.00/4
ora 7.00/5
ora 9.00/4
ora 12.00/2
Tokyo
ora 11.00/31
Forța de Atac 17 (Fletcher)
Shikotanveu Bungo
ora 11.00/30
Corpul Prindpal (Yamamoto)
ora 23.00/4
ora 10.00/1
ora 11.00/29
Insula Midway
Insulele Ryuku
ora 10.00/1
ora 12.00/28
Forța de Atac 16 (Spruance)
Forța de invazie Midway (Kondo)
ora 11.00/2
ora 10.00/3
ora 10.00/4
Okinawa
ora 10.00/2
ora 3.00/6
Iwo Jima
Grupul de Transport (Tanaka)
ora 10.00/4
ora 10.00/3
ora 10.00/1
ora 10.00/2
ora 11.00/31
Grupul Minesweeping
ora 10.00/1
ora 11.00/31
Insula Wake
Insulele Mariane
ora 11.00/30
Grupul de Sprijin (Kurita)
ora 11.00/29
Guam
Forțe nipone
Forțe americane
0
500 km
1. 4 iunie, ora 10.25: Akagi, Kaga și Soryu sunt bombardate. Toate trei se vor scufunda mai târziu.
2. 4 iunie, ora 17.05: Hiryu este bombardat; se va scufunda a doua zi.
3. 12.09–14.45: Yorktown este bombardat și torpilat. Se va scufunda pe 7 iunie.

încărcate de avioane înarmate având rezervoarelepline de combustibil, toate trei portavioanele s-au transformat în epave de foc. Un singur portavion, *Hiryu*, a supravieţuit, iar de pe acesta s-a lansat imediat un contraatac. Două astfel de atacuri au lovit *Yorktown* şi l-au scos din luptă. Mai târziu în aceeaşi după-amiază, celelalte două portavioane americane rămase au localizat şi au distrus portavionul *Hiryu*. Puterea de atac a *Kido Butai* fusese distrusă şi bătălia pierdută.

În timpul bătăliei, Yamamoto a suferit de puternice dureri de stomac, fiind diagnosticat mai târziu cu viermi intestinali. Când a fost localizat primul portavion american, ofiţerii din Flota Combinată erau optimişti şi credeau că distrugerea navelor americane va avea loc mai devreme decât anticipaseră. Nu peste mult timp, la bordul navei-amiral a ajuns vestea că trei portavioane japoneze sunt în flăcări. Când dezastrul s-a abătut asupra lui Nagumo, Yamamoto se afla la circa 500 de mile vest, pe *Yamato*. Se spune că, atunci când a primit vestea, Yamamoto doar a mormăit ceva.

Încă mai erau mari speranţe în contraatacul dat de *Hiryu*. Ultimul portavion al lui Nagumo era comandat de agresivul contraamiral Yamaguchi Tamon, prieten cu Yamamoto, care era văzut de mulţi ca un viitor comandant al Flotei Combinate. La ora 12.20, Yamamoto a emis o serie de ordine menite să recâştige controlul asupra bătăliei. Corpul principal şi forţa de acoperire a invaziei au primit ordinul să sprijine *Kido Butai*. Forţa de transport a fost mutată înspre nord-vest, unde trebuia să aştepte derularea evenimentelor. Portavioanele din Aleutine au primit ordin să se îndrepte spre sud. La ora 13.10, Yamamoto a dat alte instrucţiuni pentru crucişătoarele din forţa

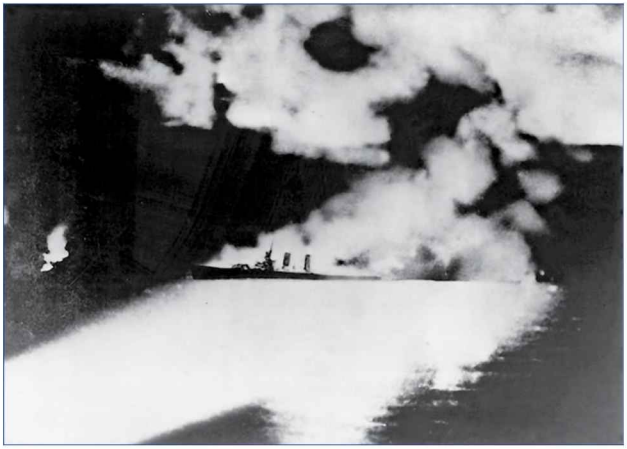
În afară de patru portavioane, japonezii au pierdut la Midway şi crucişătorul greu *Mikuma*, fotografiat aici pe 6 iunie, după ce a fost atacat de bombardiere americane în picaj decolate de pe portavioane.
Naval History and Heritage Command

de acoperire – să bombardeze şi să distrugă aerodromul din Midway. Speranţa lui Yamamoto de a transforma înfrângerea în victorie s-a spulberat când *Hiryu* a fost incendiat în urma atacului aerian american din jurul orei 17.00.

Chiar şi după ce s-a aflat de distrugerea lui *Hiryu* şi după rapoartele patrulelor de recunoaştere care informau că multe dintre portavioanele americane rămăseseră operaţionale, Yamamoto a dat la ora 19.15 ordine care sugerează că nici atunci nu înţelesese gravitatea situaţiei. El plănuia să angajeze forţele japoneze de suprafaţă într-o bătălie de noapte împotriva portavioanelor americane;

între timp, Midway trebuia să fie neutralizat prin bombardamente. Abia la ora 0.15, pe 5 iunie, s-a înclinat în faţa inevitabiluluişi a dat ordin forţelor navale carese îndreptau spre est, în căutarea portavioanelor americane, să se întoarcă şi să se alăture corpului principal. La ora 0.20, crucişătoareleau primit ordinul de a înceta bombardamentul insulei. În sfârşit, la ora 2.55, Yamamoto a anulat toate operaţiunile din Midway. A respins propunerea statului său major de a scoate din luptă Midway

Crucişătorul greu american *Quincy* atacat de crucişătoare japoneze în timpul bătăliei de la insula Savo, pe 9 august 1942. În ciuda faptului că japonezii au provocat pierderi mai mari decât cele suferite de ei în timpul nenumăratelor ciocniri de suprafaţă din timpul campaniei Guadalcanal, strategia lui Yamamoto de a angaja pe rând unităţile de luptă a condamnat Japonia la înfrângere.
Naval History and Heritage Command



cu bombardamente de pe cuirasate, cu următorul comentariu: „Ar trebui să ştiţi că, dintre toate tacticile navale, cea de a trage cu tunul într-o insulă este considerată cea mai stupidă".

În timpul bătăliei, Yamamoto a fost nevoit să ordone personal evacuarea vechiului său portavion *Akagi*, care s-a scufundat în dimineaţa zilei de 5 iunie. Şi-a asumat responsabilitatea pentru pierderea bătăliei şi le-a spus ofiţerilor săi că îşi va cere personal scuze împăratului. A mai ordonat ca forţele lui Nagumo să nu fie criticate. A doua zi, Yamamoto s-a retras în cabina sa, fiind diagnosticat cu viermi intestinali. Nu a mai ieşit de acolo până pe 10 iunie, când Nagumo şi alţi ofiţeri de stat major ai *Kido Butai* au fost aduşi la bordul lui *Yamato*. Rezultatul luptei îl şocase profund pe Yamamoto. Nu numai că era o bătălie dezastruoasă pentru MIJ, dar distrusese orice şansă pentru Japonia să dicteze termenii unei păci. Acum iniţiativa războiului din Pacific putea fi preluată de oricine, dar Yamamoto nu a mai pregătit vreo strategie de atac de o asemenea amploare. Ofensivele japo-nezilor din Pacificul de Sud au fost anulate. Pe 7 august, trupele marinei americane au debarcat pe insulele Guadalcanal şi Tulagi din arhipelagul Solomon. Acum, Yamamoto era nevoit să ducă pentru prima oară o campanie defensivă.

CampaniaGuadalcanal

Puşcaşii marini americani au trecut repede de apărătorii de la Tulagi şi, spre sfârşitul zilei de 8 august, aerodromul neterminat de pe Guadalcanal se afla şi el în mâinile americanilor.Reprezentantul MIJ din zonă, viceamiralul

Mikawa Gun'ichi, comandantul noii Flote 8 de la Rabaul, a reacţionat repede. El şi-a strâns toate forţele pe care le avea la dispoziţie – cinci crucişătoare grele, două crucişătoare uşoare şi un distrugător – şi a ordonat un atac asupra forţelor aliate de invazie în noaptea de 8 spre 9 august. Reacţia curajoasă a lui Mikawa a dus la o victorie strălucită, în urma căreia patru crucişătoare grele ale Aliaţilor (trei americane şi unul australian) au fost scufundate. Nici o navă japoneză nu a fost pierdută. A fost una dintre cele mai grele înfrângeri suferite de americani în acel război, singura consolare fiind că Mikawa nu a atacat şi navele de transport, lipsite de apărare. Dacă ar fi făcut asta, primul contraatac american din Pacific ar fi fost mort din faşă. Yamamoto şi-a exprimat dezamăgirea pentru această scăpare a lui Mikawa, dar nu l-a eliberat din funcţie şi acesta şi-a păstrat cu succes postul de comandă până la sfârşitul campaniei.

Cartierul General Imperial Suprem a considerat iniţial că debarcările americane nu sunt decât „misiuni de recunoaştere în forţă", dar în cele din urmă şi-a dat seama ce se întâmplă şi MIJ a estimat efectivele americane prezente la momentul respectiv la Guadalcanal ca fiind de mărimea unei divizii de puşcaşi marini. Totuşi, ceva mai târziu, estimarea a fost revizuită în jos şi a fost demarat un fatal model de atacuri limitate.

În locul unui atac masiv cu trupe terestre, în care iniţial se prevăzuse să intre o brigadă, două regimente şi trupe navale speciale de debarcare, MIJ a ajuns la concluzia că americanii pot fi expediaţi rapid cu elemente din-tr-un singur regiment. Pe 21 august, un batalion japonez întărit a atacat defensiva fortificată a puşcaşilor marini şi a fost anihilat.

Viceamiralul Mikawa Gun'ichi se afla la comanda Flotilei 8 în timpul campaniei Guadalcanal. Era un comandant agresiv, dar a ratat şansa de a distruge navele de transport americane în orele imediat următoare bătăliei de la insula Savo.
Naval History and Heritage Command

Yamamoto şi Flota Combinată au reacţionat cu întârziere la provocarea americanilor. Pe la mijlocul lunii august, Yamamoto adunase o forţă care să se ocupe de incursiunea americană. În total erau patru cuirasate, trei portavioane, 16 crucişătoare şi 30 de distrugătoare. Yamamoto a detaşat această forţă pe 25–26 august pentru a proteja un mic convoi de transport spre Guadalcanal, având misiunea să distrugă orice unităţi navale americane care s-ar afla în zonă. Ciocnirea care a urmat, cunoscută ca „bătălia din estul insulelor Solomon", a fost cea de-a treia luptă cu portavioane din război. Flota Combinată nu a reuşit să-şi atingă nici unul dintre obiective, portavioanele americane nu au fost distruse, iar convoiul cu întăriri nu a putut ajunge pe insulă. Pierderile suferite de japonezi au fost grave – 75 de avioane anihilate, un crucişător uşor, un transportor şi un distrugător scufundate. În schimb,

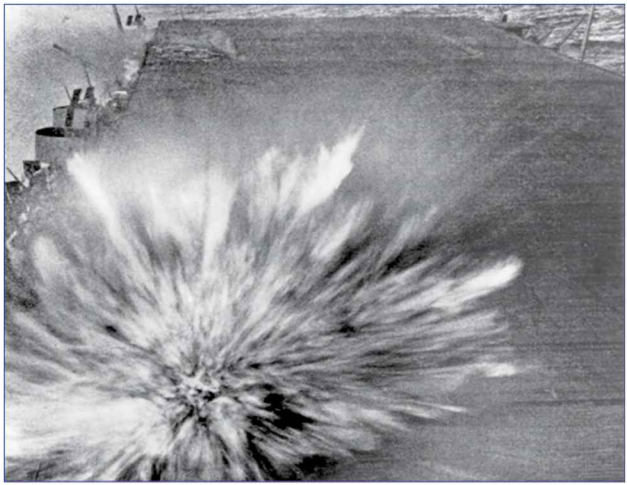
portavionul american *Enterprise* a fost avariat, dar a reuşit să evite încercările japonezilor de a-l distruge complet. Una peste alta, în ciuda avantajului numeric, performanţa japonezilor a fost dezamăgitoare, marcată de lipsă de agresivitate a atacurilor de pe portavioane şi de lipsă generală de coordonare a eforturilor de a proteja convoiul. Pentru că aerodromul de pe Guadalcanal era acum operaţional, convoaiele lente de transportoare nu se mai puteau apropia de insulă. Până la distrugerea aerodromului, întăririle nu puteau ajunge pe insulă decât prin intermediul ineficientelor curse nocturne făcute cu distrugătoare.

Japonezii au continuat să subestimeze numărul puşcaşilor americani de pe insulă. Când un distrugător a reuşit să debarce pe insulă 6 200 de soldaţi în vederea unui atac în perimetrul american anilor, se estima că numărul acestora ar fi în jur de 2 000. De fapt, numărul real se apropia de 20 000. Atacul japonez, lansat în două nopţi consecutive, între 12–14 septembrie, a eşuat şi el. Yamamoto şi ofiţerii de la Flota Combinată au criticat armata terestră pentru că a fost mult prea încrezătoare. Între timp, lupta pentru control în apele din jurul insulei Guadalcanal începea să se încline în favoarea japonezilor. Un submarin japonez a scufundat portavionul *Wasp* pe 15 septembrie. Astfel, un singur portavion american a rămas activ în Pacific, *Hornet*. În aceeaşi perioadă, japonezii aveau chiar şi câte patru portavioane active în Pacificul de Sud – marcând astfel începutul unei perioade în care aceştia au avut cel mai mare avantaj în privinţa numărului de portavioane. Yamamoto însă nu şi-a dat seama de avantajul său şi nici nu s-a folosit de el.

Viaţa lui Yamamoto în timpul acestor sâcâitoare bătălii de uzură nu era deloc neplăcută. El şi-a păstrat centrul

de comandă de pe spaţiosul *Yamato*, acum ancorat în laguna Truk. Inactivitatea navei în timpul acestei campanii i-a adus porecla de Hotel *Yamato*. Chiar şi în condiţii de război, mâncarea de pe *Yamato* era de cea mai bună calitate şi mulţi vizitatori au remarcat nivelul înalt de trai de pe nava-amiral. Mai mult, ofiţerii din statul major al Flotei Combinate îl protejau pe Yamamoto de orice neplăcere, cum ar fi, de exemplu, întâlnirea cu soldaţi

Prima bătălie cu portavioane din campania Gudalcanal a avut loc pe 24 august. Aici, o bombă japoneză explodează la bordul portavionului *Enterprise*. Bătălia s-a încheiat nedecis, dar Yamamoto nu şi-a atins obiectivul de a distruge flota americană şi nici măcar nu a reuşit să ajungă pe insulă cu un mic convoi de întăriri.
Naval History and Heritage Command

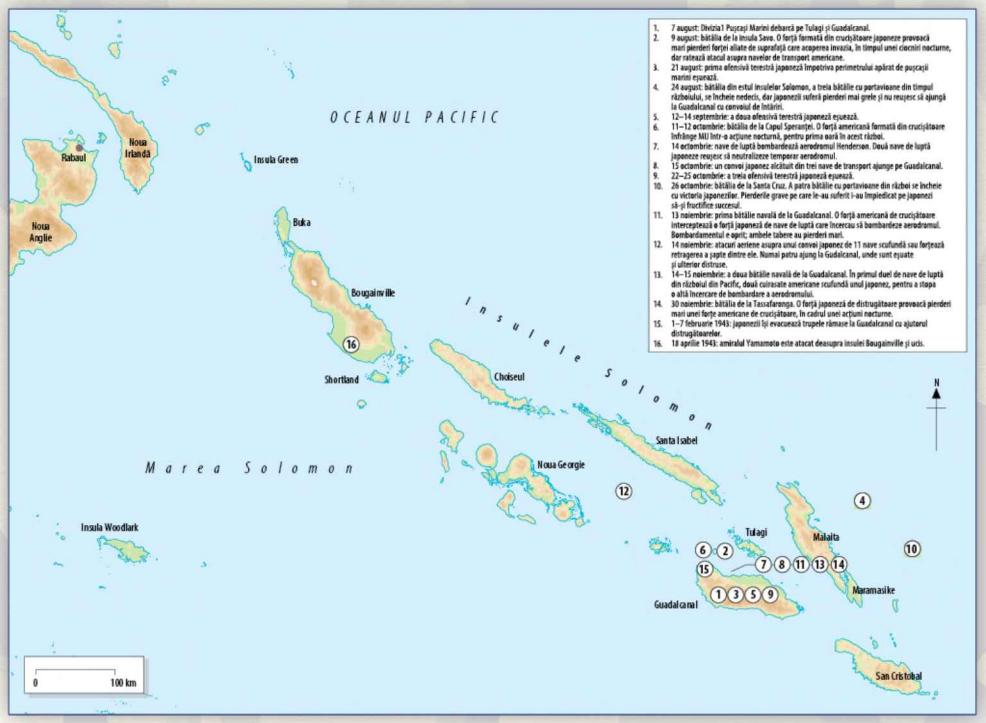


răniţi, pentru a nu-l tulbura. Cu toate acestea, în timpul şederii de la Truk, părul lui Yamamoto încărunţise vizibil. Corespondenţa lui a devenit tot mai deprimată, el însuşi sugerând des că nu mai are mult de trăit. Pesimismul său tot mai mare reiese din acest fragment de scrisoare adresată unuia dintre prietenii lui:

> Aici situaţia e grea. Am simţit de la început că America nu va renunţa prea uşor la poziţiile pe care le-a obţinut cu sacrificii atât de mari, şi eu am insistat că avem nevoie de mult mai multă pregătire şi de o disponibilitate mai mare de a face la rândul nostru sacrificii, dar toată lumea de aici persistă în acest optimism facil.

Furia cea mai mare era rezervată de Yamamoto pentru AIJ, a cărei încredere exagerată se tradusese printr-un lanţ de înfrângeri suferite în timpul tentativelor de dislocare a puşcaşilor marini. Yamamoto a afirmat la un moment dat că oamenii din AIJ sunt mult mai periculoşi decât americanii. Cu toate acestea, a fost impresionat de rugăminţile soldaţilor de la Guadalcanal şi a făcut tot ce a putut ca să-i sprijine. Pentru cei mai mulţi care intrau în contact cu el, părea binedispus. Când nu era în desfăşurare vreo operaţiune majoră, Yamamoto profita de timp să răspundă scrisorilor primite sau făcea caligrafie (era cunoscut ca expert în această artă).

În octombrie era evident chiar şi pentru japonezi că bătălia de la Guadalcanal începe să ia forma unei ciocniri decisive. Lupta nu putea fi câştigată decât dacă garnizoana japoneză de pe insulă ar fi primit întăriri considerabile. Pentru următorul atac avea să fie detaşată o divizie întreagă. Din acest motiv s-au intensificat eforturile pentru deplasarea forţelor necesare spre Guadalcanal până la



1. 7 august: Divizia 1 Pușcași Marini debarcă pe Tulagi și Guadalcanal.
2. 9 august: bătălia de la Insula Savo. O forță formată din crucișătoare japoneze provoacă mari pierderi forței aliate de suprafață care asigurea invazia, în timpul unei ciocniri nocturne, dar ratează atacul asupra navelor de transport americane.
3. 21 august: prima ofensivă terestră japoneză împotriva perimetrului apărat de pușcașii marini eșuează.
4. 24 august: bătălia din estul Insulelor Solomon, a treia bătălie cu portavioane din timpul războiului, se încheie nedecis, dar japonezii suferă pierderi mai grele și nu reușesc să ajungă la Guadalcanal cu convoiul de întăriri.
5. 12–14 septembrie: a doua ofensivă terestră japoneză eșuează.
6. 11–12 octombrie: bătălia de la Capul Speranței. O forță americană formată din crucișătoare înfrânge Mii Intr-o acțiune nocturnă, pentru prima oară în acest război.
7. 14 octombrie: nave de luptă bombardează aerodromul Henderson. Două nave de luptă japoneze reușesc să neutralizeze temporar aerodromul.
8. 15 octombrie: un convoi japonez alcătuit din trei nave de transport ajunge pe Guadalcanal.
9. 22–25 octombrie: a treia ofensivă terestră japoneză eșuează.
10. 26 octombrie: bătălia de la Santa Cruz. A patra bătălie cu portavioane din război se încheie cu victoria japonezilor. Pierderile grave pe care le-au suferit i-au împiedicat pe japonezi să-și fructifice succesul.
11. 13 noiembrie: prima bătălie navală de la Guadalcanal. O forță americană de crucișătoare interceptează o forță japoneză de nave de luptă care încercau să bombardeze aerodromul. Bombardamentul e egorit; ambele tabere au pierderi mari.
12. 14 noiembrie: atacuri aeriene asupra unui convoi japonez de 11 nave scufundă sau forțează retragerea a șapte dintre ele. Numai patru ajung la Guadalcanal, unde sunt eșuate și ulterior distruse.
13. 14–15 noiembrie: a doua bătălie navală de la Guadalcanal. În primul duel de nave de luptă din războiul din Pacific, două cuirasate americane scufundă unul japonez, pentru a stopa o altă încercare de bombardare a aerodromului.
14. 30 noiembrie: bătălia de la Tassafaronga. O forță japoneză de distrugătoare provoacă pierderi mari unei forțe americane de crucișătoare, în cadrul unei acțiuni nocturne.
15. 1–7 februarie 1943: japonezii își evacuează trupele rămase la Guadalcanal cu ajutorul distrugătoarelor.
16. 18 aprilie 1943: amiralul Yamamoto este atacat deasupra insulei Bougainville și ucis.

Campania pentru Guadalcanal

13 sau 14 octombrie, astfel încât pe 20 octombrie să se poată lansa ofensiva. În sprijinul ofensivei, Flota Combinată a promis că va face curse de noapte cu distrugătoare și tendere de hidroavioane (încărcate cu echipament greu) către Guadalcanal, va intensifica bombardamentele asupra aerodromului și va organiza un convoi masiv de nave de transport până pe insulă.

Pe 28 septembrie, câțiva ofițeri din armata terestră au venit cu avionul la Truk pentru a obține aprobarea lui Yamamoto pentru plan. Unul dintre aceștia i-a povestit cât de mult au suferit soldații din Guadalcanal din cauza lipsei de provizii. La aceasta, Yamamoto a replicat: „Dacă soldații au flămânzit din cauza lipsei de provizii, atunci marinei ar trebui să-i fie rușine". Apoi a promis: „O să vă asigur acoperirechiar dacă ar fi să vin eu însumi cu *Yamato* până la Guadalcanal". Yamamoto a acceptat planul celor din armata terestră, inclusiv folosirea transportoarelor, și a pus în mișcare o idee pe care ofițerii săi o vehiculau încă de la începutul lunii septembrie. Navele de luptă aveau să fie folosite pentru suprimarea aerodromului, astfel încât convoiul cu întăriri să poată aduce la Guadalacanal destui soldați pentru a-i depăși numeric pe americani. Yamamoto considera acum că principala misiune a Flotei Combinate era să sprijine recucerirea insulei; distrugerea Flotei Pacificului i-recuse pe locul al doilea.

În noaptea de 13 spre 14 octombrie, Yamamoto și-a onorat promisiunea. Două nave de luptă au bombardat aerodromul de pe Guadalcanal. Au folosit 918 proiectile de calibru 355 mm, au distrus 40 de avioane și au închis temporar aerodromul. Când amiralul care era însărcinat cu aceste operațiuni a protestat, argumentând că riscurile la care sunt supuse navele de luptă depășesc câștigurile,

Yamamoto a susținut ideea de a folosi nave de luptă pentru bombardarea aerodromului Henderson, de pe Guadalcanal, spre sfârșitul campaniei. Motivele lui rămân neclare, dar fără îndoială a fost vorba de lipsa generalizată de combustibil din zonele avansate și de refuzul de a angaja nave de luptă, care erau ținute în rezervă pentru bătălia decisivă. În cele din urmă, au fost folosite nave din clasa Kongo, de care se putea dispensa în imagine este nava *Hiei*, în 1942, înainte de a fi trimisă într-o misiune de bombardament și apoi scufundată în noiembrie 1942.
Naval History and Heritage Command

Yamamoto a încheiat rapid discuția spunându-i că va conduce personal operațiunile, dacă e necesar. Aceasta a fost misiunea în care navele de război japoneze au obținut cel mai mare succes din timpul războiului. Cu aerodromul scos din funcțiune, Yamamoto a ordonat Flotei Combinate să atace flota americană.

Convoiul japonez a ajuns pe insulă în noaptea de 14 spre 15 octombrie. A fost precedat de două crucișătoare grele care, din nou, au bombardat aerodromul. Avioane lansate de pe două portavioane au asigurat acoperirea aeriană a transportului. Avioanele americane au reușit într-adevărsă scufunde trei dintre cele șase transporturi, dar 4 500 de soldați și două treimi din proviziile și echipamentul lor au debarcat cu succes. În noaptea de 15 spre

Forţa japonezăde portavioanea avut cele mai bune rezultatedin războiîn timpul bătăliei de la SantaCruz, pe 26 octombrie1942. În această imagine, un atac bine coordonatdat de bombardiereîn picaj şi avioane-torpilor avariazăgrav portavionul *Hornet*, care ulterior avea să se scufunde.

Naval History and Heritage Command

16 octombrie Yamamoto a păstrat în continuare presiunea cu un alt bombardament de crucişătoareşi a mai făcut câteva transporturi cu ajutorul distrugătoarelor.

După mai multe amânări, armata terestră a lansat ofensiva pe 24 octombrie. Atacul principal al japonezilor a venit, în sfârşit, în noaptea de 25 spre 26 octombrie. Deşi ar fi putut să fie o victorie, toate atacurile au fost respinse cu pierderi mari. Simultan cu atacul terestru, Yamamoto a plănuit cea mai amplă operaţiune navală de până atunci, pentru a contracara şi a învinge orice forţă navală americană care ar fi operat în sprijinul puşcaşilor

marini. Flota Combinată plecase de la Truk pe 11 octombrie. Yamamoto exercita control absolut de la bordul lui *Yamato*, care rămăsese ancorat în laguna Truk. Forța principală era alcătuită din patru nave de luptă, patru portavioane, nouă crucișătoare și 25 de distrugătoare. În plus, Flota 8 a lui Mikawa venea și ea cu patru crucișătoare și 16 distrugătoare. După acțiunile navale preliminare, pe 25 octombrie Yamamoto a dat ordin Flotei Combinate să strângă rândurile și să-i distrugă pe americani.

Bătălia de la Santa Cruz, care a avut loc pe 26 octombrie, a fost cea de-a patra ciocnire cu portavioane din război. A fost cea mai mare victorie a lui Yamamoto asupra

Portavionul *Enterprise* atacat pe 26 octombrie 1942, în timpul bătăliei de la Santa Cruz. Portavionul a fost avariat, dar a reușit să scape și a jucat un rol esențial în faza decisivă a campaniei de la Guadalcanal, din noiembrie.
Naval History and Heritage Command

marinei americane, în afară de Pearl Harbor. Piloţii japonezi au scufundat un portavion american, *Hornet*, şi au pretins că toate cele trei portavioane pe care ei le credeau prezente în zonă au fost scufundate. De fapt, *Enterprise* fusese doar avariată, şi reuşise din nou să scape. Yamamoto le-a ordonat subordonaţilor săi să pună la punct o bătălie de noapte ca să îi termine pe americani, numai că flota japoneză a trebuit să revină la Truk pe 30 octombrie din cauza lipsei de combustibil. Pierderile înregistrate de americani au fost mari, dar japonezii fuseseră nevoiţi să se întoarcă, grupurile de aviaţie fuseseră decimate şi două dintre portavioane suferiseră avarii importante. Aceste pierderi au făcut din Santa Cruz o victorie à la Pyrrhus pentru japonezi şi l-au determinat pe Yamamoto să se oprească.

Campania a ajuns la punctul culminant în noiembrie. Flota Combinată a plănuit un alt efort masiv de întărire a trupelor de pe insulă. Se avea în vedere un atac identic celui din octombrie. Un convoi şi mai mare trebuia să fie precedat de un atac aerian devastator asupra aerodromului. În noaptea de dinaintea debarcării convoiului, un bombardament efectuat de nave de luptă trebuia să neutralizeze aerodromul. Convoiul avea să aducă rezervele şi tunurile grele necesare pentru scoaterea definitivă din funcţie a aerodromului. Flota Combinată era sigură că balanţa forţelor navale se înclinase în favoarea ei după marea victorie de la Santa Cruz. Numai că şi americanii îşi adunaseră toate forţele disponibile pentru această a doua rundă.

Misiunea de a bombarda aerodromul a fost încredinţată unei forţe alcătuite din două cuirasate, un crucişător şi unsprezece distrugătoare, care au plecat din Truk în noaptea de 12 noiembrie. Tentativa de atac a fost

Avioanede vânătoareA6M „Zero" pe unul dintre aerodromuriledin Rabaul. Avioanelede aici au dusgreulofensiveleaeriene japonezeasupraaeroportului Hendersondin Guadalcanal,desfăşuratăîntre august1942 şi ianuarie1943. Ofensivaa fostpânăla urmă una nereuşită,MIJ pierzândaici peste500 de avioanecu decolarede la sol,alături de echipajelelor foarte bine pregătite. O lovitură serioasăpentru capacitateaMIJ de a desfăşuraforţe aeriene din bazeterestre.

JuzoNakamura prin LansdaleResearchAssociates

dejucatăde o forţă americanămai mică,alcătuitădin cinci crucişătoareşi opt distrugătoare,care i-au interceptatpe japonezi forţându-i să intre într-o bătălie nocturnă de la mică distanţă. Pierderile au fost mari de ambele părţi. Nava de luptă *Hiei* a fost avariată, venirea dimineţii găsind-o plutind în derivă în apele din jurul insulei Guadalcanal. În loc să pună la punct un alt plan de neutralizarea aerodromului,Yamamoto şi statul său major au petrecut

aproape toată noaptea de 13 noiembrie discutând despre cum să salveze nava *Hiei*. Yamamoto a decis că ea trebuie să fie lăsată acolo, ca să atragă forţele aeriene americane care altfel s-ar îndrepta asupra convoiului.

Yamamoto a mutat ziua preconizată pentru sosirea convoiului pe 14 noiembrie şi a adunat o altă forţă pentru a încerca un nou bombardament. Aceasta avea doar un cuirasat, un crucişător mare şi un distrugător ca escortă. Mai erau disponibile şi alte nave de luptă, dar acestea nu au fost angajate. Tentativa lor a fost întâmpinată de cele mai recente achiziţii americane de suprafaţă din Pacific – două nave de luptă moderne. După o altă noapte de luptă crâncenă (14 spre 15 noiembrie), japonezii au fost respinşi din nou. În primul duel între cuirasate din războiul din Pacific, japonezii au pierdut nava *Kirishima*.

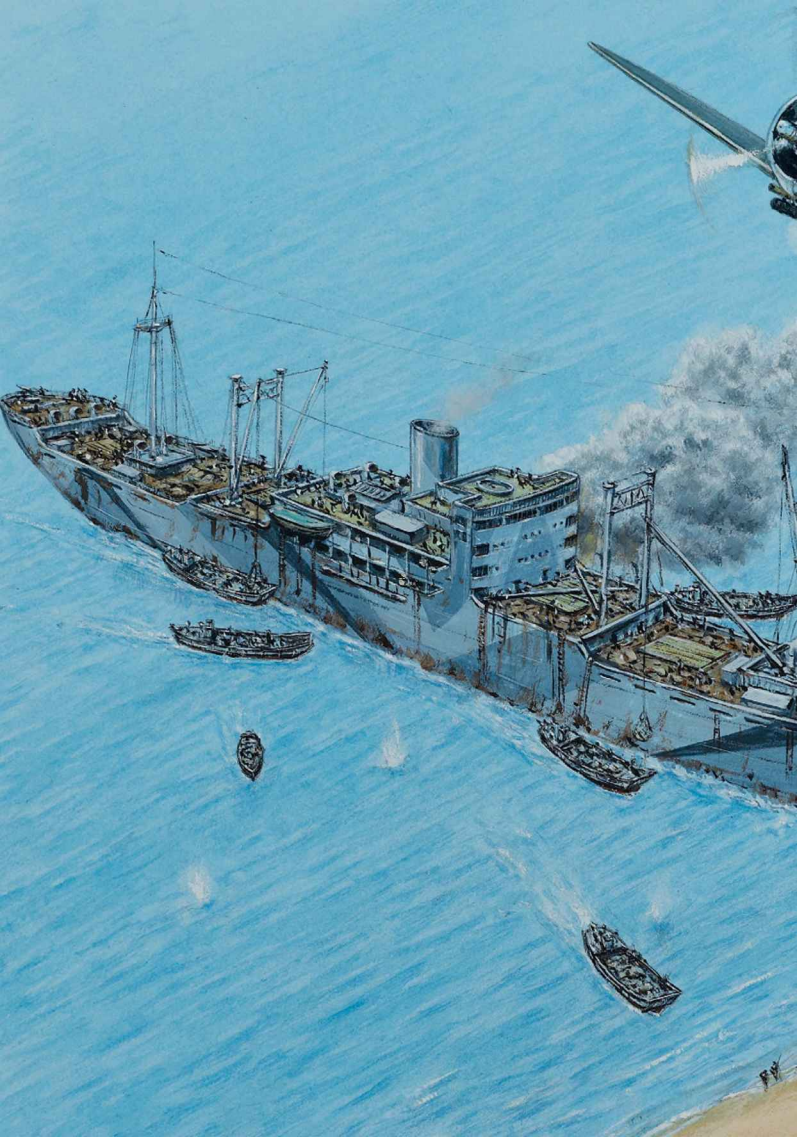
Bătăliile nocturne din luna noiembrie, cunoscute ca „primaşi a doua bătălie navală de la Guadalcanal", au fost evenimentele decisive ale acestei campanii. Americanii reuşiseră să-şi aducă rezerve şi întăriri în timpul luptelor. Cu toate eforturile lor, japonezii nu au putut să aducă decât 2 000 de soldaţi şi puţine provizii. Toate cele zece nave de transport ale convoiului au fost distruse, întrucât avioanele americane au reuşit să intervină, aerodromul nefiind anihilat. Pierderile navale erau mari în ambele tabere. Americanii au pierdut două crucişătoare, şapte distrugătoare scufundate şi multe alte nave avariate. Japonezii au pierdut două cuirasate, un crucişător greu şi trei distrugătoare. În final, înfrângerea japonezilor a fost cauzată mai degrabă de timiditatea acţiunilor decât de faptul că ar fi fost depăşiţi militar şi strategic. Convoiul nu a fost sprijinit, fiind astfel pierdut. Yamamoto ratase din nou ocazia să-şi adune forţele superioare pentru un atac decisiv.

Bătăliae pierdută

O bătălie de uzură era prea mult pentru Cartierul General Imperial Suprem. Pe 4 ianuarie, Departamentul Marinei i-a dat instrucţiuni lui Yamamoto să pregătească retragerea trupelor rămase la Guadalcanal. Această înfrângere majoră era o mare lovitură pentru Yamamoto şi MIJ. În acelaşi timp, Yamamoto a mai primit sarcina să întărească defensiva avanposturilor deţinute în zona centrală şi de nord a insulelor Solomon şi în Noua Guinee. În ciuda suspiciunilor pe care le avea armata terestră că MIJ îi va abandona la Guadalcanal, Yamamoto şi Flota Combinată au făcut toate eforturile pentru a-i scoate de acolo pe cei rămaşi. Operaţiunea de evacuare,

Ultima suflarela Guadalcanal

Ultima tentativă de amploare a japonezilor de a aduce întăriri la Guadalcanals-a făcut la jumătatea lunii noiembrie. Yamamoto a organizat un convoi mare, de unsprezecenave de transport, pentru a trimite întăririle sub escortaflotei de distrugătoare aflate sub comanda contraamiralului TanakaRaizo.Cum aerodromul de pe Guadalcanalnu fuseseneutralizat, convoiul a fost atacat pe 14 noiembrie în apele din nord-vestul insulei Guadalcanal. La scurt timp după aceea,şapte dintre cele unsprezece transportoare au fost scufundate sau forţate să se retragă. Yamamoto i-a ordonat lui Tanakasă ia toate măsurileca toate cele patru navere rămasesă fie eşuatevoit pe insulă. În această ilustraţie este înfăţişat transportorul Kinugawa Maru, pus pe uscat în dimineaţa zilei de 15 noiembrie, atacat de bombardiere americaneîn picaj Dauntless.Eşeculconvoiului din noiembrie a însemnatpentru japonezi pierdereabătăliei pentru Guadalcanal.



6

stabilită pentru sfârşitul lunii ianuarie, a fost atent plănuită şi prevedea trei runde de transport cu distrugătoare. Yamamoto a anticipat că ar putea să piardă jumătate dintre forţele angajate şi că numai o treime dintre soldaţii garnizoanei aveau să fie salvaţi.

Primul transport de evacuare s-a făcut pe 1 februarie, cu douăzeci de distrugătoare. Al doilea transport s-a făcut pe 4 februarie, tot cu douăzeci de distrugătoare. Al treilea s-a făcut pe 7 februarie cu optsprezece distrugătoare. Operaţiunea a fost un succes şi, conform unor surse

Obiectivul vizitei lui Yamamoto la Rabaul era să conducă personal operaţiunile şi să ridice moralul pentru operaţiunea *I-Go-Sakusen*. Aici, Yamamoto, magnific în costumul său alb, se adresează piloţilor la Rabaul, înainte a unei misiuni.

Juzo Nakamura prin Lansdale Research Associates

Yamamotopriveşteun avion de vânătoareA6M „Zero“ care decoleazăîn timpul operaţiunii*I-Go-Sakusen*,în care erau prevăzutepatru atacuri importante.În prima etapă, 67 de bombardierein picaj şi avioane-torpilorescortate de 110 avioanede vânătoare, trebuiausă atacenavele de transportdin jurul insuleiGuadalcanal. *JuzoNakamura prin Lansdale ResearchAssociates*

credibile,se pare că au fost salvaţi 10 652 de soldaţi, extrem de slăbiţi. Japonezii nu au pierdut decât un distrugător. Ei au atribuit succesul operaţiunii planificăriiatente, îndrăznelii de care au dat dovadă forţele de evacuare şi acopeririiaeriene adecvate. Nu putem să nu ne întrebăm de ce acest nivel de angajare nu s-a manifestat şi atunci când balanţa bătăliei era încă echilibrată.

Pe 11 februarie, Yamamoto şi-a schimbat nava-amiral, *Yamato*, cu sora ei geamănă, *Musashi*. Insula Guadalcanal fiind acum pierdută, atenţia s-a mutat spre centrul Insulelor Solomon şi spre Noua Guinee. Ca un alt semn al schimbării norocului pentru japonezi, în timpul bătăliei din Marea Bismarck, din 2–4 martie, un atac aerian aliat a distrus un convoi japonez care încerca să mute trupe din Rabaul pe Lae, în Noua Guinee. Ca să redreseze poziţiile tot mai şubrede din Insulele Solomon, Yamamoto a pus

Cuirasatul japonez *Musashi* părăsind Bruneiul în 1944 pentru bătălia de la golful Leyte.

Autor necunoscut

la punct un plan de atac aerian masiv, comandat de el personal, atac ce urmărea să suprime puterea aliată din regiune, care devenea tot mai mare. A deplasat la Rabaul grupurile de aviaţie ale celor patru portavioane din Flota Combinată, 160 de aeronave – pentru a se alătura celorlalte 190 de avioane din Flotila 11 Aeriană. Astfel, forţa aeriană japoneză totaliza acum circa 350 de avioane. Pe 3 aprilie a plecat şi Yamamoto la Rabaul, pentru a-şi stabili acolo cartierul general. Ofensiva aeriană a avut numele de cod operaţiunea *I-Go-Sakusen* şi presupunea

patru atacuri masive asupra poziţiilor Aliaţilor de la Guadalcanal (7 aprilie), Buna (11 aprilie), Port Moresby (12 aprilie) şi Milne Bay (14 aprilie). Piloţii japonezi au pretins că au avut mari succese în doborârea avioanelor de vânătoare sau în atacarea navelor de transport aliate. Yamamoto a luat de bune aceste declaraţii. El a conchis că operaţiunea a fost un succes şi a ordonat încetarea ei pe 16 aprilie. În realitate, nu se obţinuse mai nimic, iar pierderile japoneze lorerau mai mari decât cele suferite de Aliaţi. Este greu de înţeles cum a crezut Yamamoto că ar putea restabili echilibrul de forţe în regiune cu doar patru atacuri, mai ales după prestaţia jalnică a MIJ în timpul campaniei de la Guadalcanal. Ca o ironie, la numai câteva zile după ce ordonase încheierea ofensivei aeriene, avionul în care se afla Yamamoto a fost doborât de un avion american lansat de pe un aerodrom pe care el era convins că îl distrusese.

PRINCIPALII OPONENȚI MILITARI

Într-un fel, nici nu a contat care dintre amiralii americani i-au fost adversari lui Yamamoto, atâta timp cât acesta avea un minim nivel de competență profesională. Așa cum știa și Yamamoto, Statele Unite aveau potențialul de a învinge MIJ într-un război prelungit. Chiar și cu succesele inițiale obținute de japonezi și cu distrugerile suferite în urma atacului de la Pearl Harbor, pierderile Flotei Pacificului erau în cele din urmă nesemnificative, dacă erau plasate în contextul producției navale americane din timpul războiului. În acea perioadă, marina SUA a comandat 18 portavioane de flotilă, nouă portavioane ușoare și 77 de portavioane de escortă; opt cuirasate, 13 crucișătoare grele și 33 crucișătoare ușoare; 349 de distrugătoare, 420 de distrugătoare de escortă și 203 submarine. În comparație, japonezii au mai construit cinci portavioane de flotilă, șase portavioane ușoare și patru portavioane de escortă; două cuirasate, cinci crucișătoare ușoare și nici măcar unul greu, 32 de distrugătoare, 32 de distrugătoare de escortă și circa 100 de submarine. În calitate de comandant al Flotei Combinate, Yamamoto juca o carte necâștigătoare. Singura speranță de victorie se baza pe negocierea unei păci înainte ca sporirea dramatică a producției americane de nave să copleșească MIJ.

În afară de acest avantaj numeric, marina SUA a avut norocul să dețină o mulțime de comandanți deosebiți. Primul adversar pe care l-a avut Yamamoto a fost Chester William Nimitz. Nimitz a preluat comanda Flotei Pacificului pe 31 decembrie 1941, după dezastrul de la Pearl Harbor. A fost ales de președintele Roosevelt, care îl remarcase pe Nimitz în timpul anilor petrecuți de acesta la Washington. Ca și Yamamoto, Nimitz era văzut de mulți ofițeri din marina SUA ca un amiral politic, iar numirea lui

Yamamoto salută avioanele de vânătoare din Grupul Aerian 204 care își iau zborul de pe aerodromul din Rabaul. În spatele lui este șeful de stat major al Flotei Combinate, viceamiralul Ugaki. În etapa doua a operațiunii *I-Go-Sakusen*, japonezii au atacat ținte din Noua Guinee, dar, contrar afirmațiilor făcute de piloții japonezi, pierderile înregistrate de Aliați în nave de luptă și aeronave au fost ușoare.
Robert C. Mikesh prin LansdaleResearchAssociates

nu a fost prea bine primită de ceilalţi ofiţeri superiori, mai ales din cauza vechimii sale relativ mici. După ce a absolvit în 1905 la Annapolis, Nimitz a servit mai întâi pe submarine şi abia apoi pe crucişătoare şi cuirasate. Spre deosebire de Yamamoto, nu avea nici o legătură cu aviaţia.

Dacă Yamamoto avea o mare charismă personală, Nimitz emana un aer rece şi autoritar care inspira încredere. Cu toate că în trecut servise pe submarine, pentru ca mai apoi să fie ofiţer pe nave de suprafaţă, nu era considerat o persoană care să favorizeze vreuna dintre aceste facţiuni concurente din marină. Era perceput ca un bun administrator şi avea un anumit optimism, care a şi fost pus la încercare de cum a ajuns în Hawaii. Spre deosebire de Yamamoto, Nimitz avea o abilitate uimitoare de a selecta lideri buni (deşi trebuie să recunoaştem că Yamamoto nu avea aceeaşi libertate de a-şi alege oamenii ca Nimitz). Nimitz îi lăsa pe talentaţii lui subordonaţi să-şi facă treaba. Nici Yamamoto nu se băga în treburile subordonaţilor, ba uneori avea o implicare minimă în procesul de planificare. Dar acest fapt se datora sistemului de organizare a MIJ, nereflectând neapărat personalitatea lui Yamamoto. În schimb, Nimitz participa activ la planificare, analizând atent şi comentând fiecare schiţă de plan.

Calităţile care făceau din Nimitz un adversar formidabil pentru Yamamoto şi pentru oricare alt comandant japonez erau agresivitatea şi flerul său strategic. Natura lui agresivă a fost demonstrată încă de la începutul războiului, când a condus o serie de raiduri lansate de pe portavioane asupra insulelor Gilbert, Marshall şi apoi asupra insulelor Wake şi Marcus. Cel mai mare raid care a avut loc sub comanda lui (deşi nu se poate spune că a fost ideea lui) a fost cel din aprilie 1942, când portavioanele *Enterprise*

şi *Hornet* s-au apropiat la numai 620 de mile de Japonia, ca să lanseze 16 bombardiere B-25 pentru a ataca Tokyo şi alte trei oraşe. O legendă care încă persistă legată de această operaţiune este că raidul de la Tokyo l-a ajutat pe Yamamoto să-şi impună planul pentru operaţiunea Midway. Totuşi, aşa cum am văzut, planul fusese deja aprobat cu unsprezece zile înainte ca prima bombă să cadă în Tokyo. Indiscutabil însă, raidul a fost o mişcare îndrăzneaţă, care l-a făcut pe Yamamoto să se simtă profund umilit. Orice împotrivire care ar mai fi existat la plănuita sa operaţiune Midway a dispărut complet în urma acestui atac suferit de japonezi chiar la ei acasă.

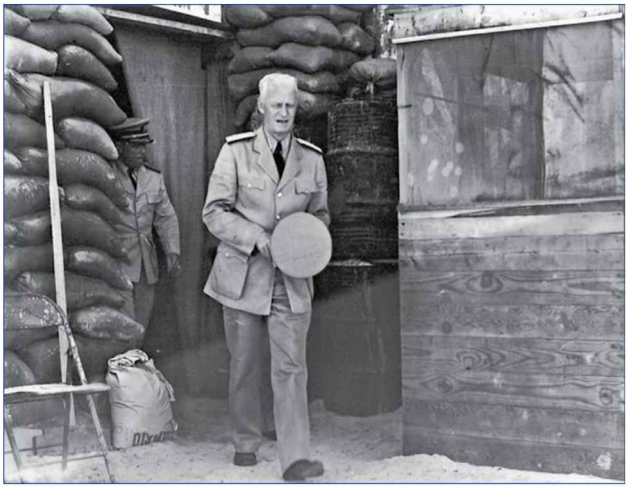
Pe lângă funcţia de comandant al Flotei Pacificului, în aprilie 1942 Nimitz a fost numit şi comandant suprem al Zonei Oceanul Pacific (în care erau incluse zone din Pacificul de Nord, Pacificul Central şi Pacificul de Sud). Acest lucru îi dădea lui Nimitz o responsabilitate geografică largă şi îl plasa direct în calea ultimelor operaţiuni ofensive puse la cale de Yamamoto. Noul post de comandă primit de Nimitz avea şi o parte oarecum confuză, deoarece Nimitz nu avea de fapt control direct asupra operaţiunilor din Pacificul de Sud. Dacă acest lucru se întâmpla în centrul şi în nordul Pacificului, nu la fel era şi în sud, unde fusese numit comandant viceamiralul Robert Ghormley, care avea în subordine zona şi trupele din Pacificul de Sud. Totuşi, cum Ghormley nu se afla la post în mai 1942, atunci când japonezii au lansat ofensiva din Marea Coralilor, tot Nimitz a fost cel care şi-a exercitat autoritatea directă.

Ca răspuns la avertismentele venite de la criptografii săi, Nimitz a început să-şi întărească forţele din Pacificul de Sud. La mijlocul lunii februarie s-a constituit o forţă

operativă care unifica atât portavioanele *Yorktown* şi *Lexington* , abia revenit în regiune, cât şi navele care le însoţeau. În pregătirepentru viitoareabătălie, pe 22 aprilie Nimitz şi-a transmis ordinele către comandantul aflat în regiune, contraamiralulJack Fletcher. Este important de observat că el i-a comunicat lui Fletcher care sunt obiectivele, dar nu i-a spus cum să le realizeze, acest lucru rămânând la latitudinea lui Fletcher.

Nimitz nu se temea să rişte dacă simţea vreo oportunitate de a provoca pierderi serioase japonezilor. În câteva întâlniri care au avut loc în perioada 25–27 aprilie cu comandantul flotei SUA, amiralul Ernest King, el a propus o mişcare îndrăzneaţă: detaşarea tuturor portavioanelor care protejau Pacificul Central şi Insulele Hawaii în Pacificul de Sud, pentru a declanşa o bătălie masivă cu portavioane. Nimitz era de părere că Port Moresby este numai primul dintre obiectivelejaponezilor în Pacificul de Sud. Propunerea lui Nimitz a fost aprobată, dar a doua pereche de portavioane nu a reuşit să ajungă în zona unde se dădea bătălia din Marea Coralilor decât la mijlocul lunii mai (după ce se terminase). Dacă Yamamoto îşi disipase puterea de atac pe tot Pacificul, Nimitz era pregătit să comaseze toate forţele pe care le avea la dispoziţie. Deşi portavioane*Enterprise* şi *Hornet* au ajuns târziu, celelalte două, aflate deja în Marea Coralilor, au administrat o înfrângere dură japonezilor.

Midway a fost cea mai mare victorie a lui Nimitz. A fost bătălia lui de la bun început. El l-a convins pe King că Midway va fi ţinta iminentei ofensive japoneze şi a angajat toate navele şi avioanele disponibile pentru acest plan. Pe tot parcursul bătăliei, Nimitz a păstrat „controlul tactic extins“ asupra teatrului de operaţiuni. În ciuda



Amiralul Chester Nimitz pe Midway, după bătălie. Midway a fost victoria sa personală din timpul războiului şi a demonstrat că este la fel de agresiv ca Yamamoto, dar că este avantajat de o inteligenţă superioară şi de activitate amult mai bună a ofiţerilor din statul major.
Naval History and Heritage Command

legendelor, decizia lui Nimitz de a ataca puternica Flotă Combinată a lui Yamamoto la Midway nu a fost un risc disperat în faţa unei situaţii imposibile, ci un plan bine calculat, care avea potenţialul să provoace mari pierderi forţelor japoneze. Nimitz deţinea multe informaţii despre intenţiile şi puterea japonezilor datorită criptografilor săi, dar aceste informaţii nu erau atât de complete pe cât s-a crezut până acum. Oricum, Nimitz a profitat de oportunitatea de a conduce o operaţiune majoră a flotei

împotriva trupelor lui Yamamoto, chiar dacă avea în faţă o forţă mai mare decât a sa.

Nimitz ştia că atacul de la Midway va avea loc în prima săptămână din iunie. Pentru a se pregăti, el a detaşat toate cele trei portavioane disponibile, inclusiv *Yorktown*, care fusese reparat în grabă după bătălia din Marea Coralilor, şi a umplut atolul Midway cu avioane de vânătoare, de patrulă şi bombardiere. Puterea aeriană pe care o alocase Nimitz – 348 de aeronave – depăşea cu mult forţa lui Yamamoto – 248 de aeronave. Deşi King îl îndemna mereu să angajeze agresiv navele de luptă din Flota Pacificului, Nimitz a decis că aceste nave de luptă lente nu aveau ce căuta în planul său de luptă şi le-a ţinut la adăpost, pe Coasta de Vest. Spre deosebire de el, Yamamoto, presupus susţinător al aviaţiei, a acordat un rol central în această operaţiune cuirasatelor Flotei Combinate.

Şi mai important, Nimitz ştia că punctul său forte sunt portavioanele rămase. I-a informat pe Fletcher şi pe contraamiralul Raymond Spruance, comandanţii din zonă, să nu-şi rişte portavioanele, chiar dacă japonezii ajung să debarce pe Midway. Deşi era pregătit să-şi poziţioneze portavioanele lui preţioase într-un punct din care puteau să provoace pagube maxime japonezilor nebănuitori, nu voia să le pună în pericol inutil.

Pe scurt, Nimitz a evaluat situaţia de la Midway cu mai multă corectitudine şi claritate decât Yamamoto. Este adevărat că Nimitz primea mult mai multe informaţii de la serviciile secrete, dar şi că a ştiut să le folosească foarte bine în avantajul său. Spre deosebire de el, Yamamoto nu avea aproape deloc informaţii credibile şi încerca să completeze lipsurile cu presupuneri, care s-au dovedit greşite. Dacă Nimitz era pregătit să lupte într-o bătălie

modernă, bazată pe aviaţie şi pe mişcările rapide ale portavioanelor, Yamamoto dorea să folosească elaboratele planuri de bătălie utilizate de MIJ înainte de război, planuri care presupuneau mari bătălii decisive în care portavioanele nu aveau decât rol de sprijin. Nimitz era un amiral modern. Nu simţea nevoia să-şi exercite comanda de pe mare, ci rămânea la mal, unde avea comunicaţii mai bune şi de unde îşi putea coordona cel mai eficient trupele. Yamamoto nu şi-a mutat cartierul general pe uscat, preferând abordarea tradiţională de transformare a unei nave de luptă în navă-amiral.

După Midway, Nimitz a fost mai rapid în preluarea iniţiativei. A insistat pe lângă King şi a adunat o forţă de invazie amplă pentru a cuceri Guadalcanal şi Tulagi, blocând eficient orice mişcare a japonezilor în Pacificul de Sud, şi a făcut astfel primul pas în planul lui King de a recupera Rabaul. Bătălia pentru Guadalcanal a fost o bătălie pentru aerodromul insulei, iar Yamamoto a fost mereu cu un pas în urmă. Nimitz a reuşit să aloce destule forţe aeriene, navale şi terestre pentru a păstra aerodromul operaţional. Posesia aerodromului însemna controlul apelor din jur în timpul zilei, iar acest lucru era necesar pentru sprijinirea adecvată a garnizoanei. Yamamoto şi-a dat seama în final de acest lucru, dar nici măcar atunci nu a angajat suficiente forţe pentru a se asigura că aerodromul este neutralizat pe o perioadă lungă.

Atunci când era cazul, Nimitz putea fi dur cu subordonaţii lui. Comandantul forţelor de la Guadalcanal a fost Ghormley, care conducea campania de la cartierul său general stabilit la Noumea; Ghormley era o sursă de pesimism şi de indecizie. La sfârşitul lui septembrie, Nimitz l-a vizitat la Noumea şi apoi a zburat la Guadalcanal să îi

viziteze pe puşcaşii marini. Contrastul dintre pesimismul lui Ghormley şi hotărârea puşcaşilor marini de pe insulă era izbitor. Nimitz a decis că Ghormley trebuie să plece. În locul lui l-a numit pe viceamiralul William Halsey, pe 18 octombrie. A fost o alegere inspirată.

Sosirea lui Halsey a avut un efect galvanizator asupra moralului americanilor. El era hotărât să îi sprijine pe puşcaşii marini cu tot ce avea. Dacă i se putea imputa ceva lui Halsey, acest lucru ar fi putut fi tocmai agresivitatea excesivă, dar, din fericire, momentul era unul cum nu se putea mai potrivit pentru agresivitate. Spre deosebire de Yamamoto, care ţinea cu grijă în rezervă o mare parte din Flota Combinată, Nimitz a trimis tot ce avea la dispoziţie în Pacificul de Sud, iar Halsey a angajat aceste forţe fără nici o rezervă. Devotamentul lui Halsey pentru puşcaşii marini nu putea fi pus la îndoială, şi nici abilitatea lui de a lua decizii curajoase. În bătălia de la Santa Cruz, el a trimis cele două portavioane pe care le avea la dispoziţie să înfrunte cele patru cu care venise Yamamoto, rezultatul fiind respingerea ataculuijaponez.

În momentul în care campania intrase în faza decisivă, în noiembrie, Halsey nu mai avea decât un portavion (avariatul *Enterprise*), două cuirasate, patru crucişătoare grele, patru crucişătoare uşoare şi 22 de distrugătoare. A ştiut că bătălia se va decide în următoarele două săptămâni, atunci când japonezii au organizat un alt mare convoi de transport pentru întărirea garnizoanei de pe insulă. Deşi era depăşit serios ca forţă de Yamamoto, Halsey nu s-a dat în lături şi a angajat în luptă toate trupele disponibile. Când Yamamoto a trimis o forţă alcătuită din nave de luptă pentru atacarea aerodromului, Halsey a trimis împotriva acesteia crucişătoarele.

Pierderile suferite de americani au fost grele, dar aerodromul a fost salvat de la distrugere. Cea mai bună decizie luată de Halsey a fost să trimită în noaptea de 14 spre 15 noiembrie cele două cuirasate pe care le mai avea ca să salveze aerodromul în fața unei noi tentative de bombardament. A fost momentul decisiv al întregii campanii. Decizia riscantă de a trimite nave de luptă pe timp de noapte în ape aflate în afara controlului direct a dus la victorie și din nou aerodromul a fost salvat de la un bombardament devastator. În antiteză, deși promisese că va veni personal cu *Yamato* la Guadalcanal, dacă va fi nevoie, Yamamoto nu a riscat niciodată să trimită cele mai moderne nave de luptă în apele din jurul insulei.

Atunci când Yamamoto a trimis un convoi mare la Guadalcanal, în noiembrie, Halsey a reușit să îl distrugă folosind atât avioane de pe avionul *Enterprise*, care se afla departe de raza de acțiune a japonezilor, cât și avioane care aveau baza pe insulă și decolau de pe aerodromul acesteia. Faptul că Halsey și-a dat seama că aerodromul este cheia victoriei l-a ajutat enorm.

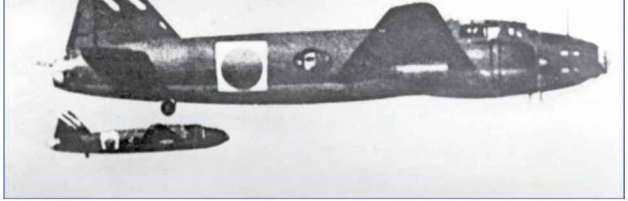
Nimitz nu s-a dat niciodată înapoi de la riscuri calculate. Atunci când criptografii i-au înmânat programul de inspecții pe care îl avea Yamamoto în aprilie 1943, nu a ezitat să îi ordone lui Halsey „Termină-l pe Yamamoto".

DUPĂ ÎNCHEIEREA OSTILITĂȚILOR

După încheiereaoperaţiunii *I-Go-Sakusen*, Yamamoto şi-a exprimat dorinţa de a face turul bazelor care se aflau în apropierea frontului, pentru a ridica moralul oamenilor staţionaţi acolo. Mai mulţi ofiţeri din statul său major au încercatsă îl facă să se răzgândească,dar el nici nu a vrut să audă. Pe 13 aprilie, Flotila 11 Aeriană a trimis mesajul cu vizitele prevăzutela câteva baze mici din nordul insulelor Solomon. Mesajul conţinea itinerarul precis pe care

Yamamotoa murit cândseafla la bordulunui astfelde avion, G4M „Betty". În 1943, acestaera cel mai întâlnit aparatal MIJ, cu decolarede la sol. Eraun bombardiercu rază lungăde acţiune, capabilsăfoloseascăatât bombe, cât şi torpile. Lipsade blindaj şi rezervoarelede combustibilneprotejate au dusla pierdereamultor aparateîn timpul campaniede la Guadalcanal.

LansdaleResearchAssociates



avea să îl urmeze Yamamoto în ziua de 18 aprilie: de la Rabaul la baza aeriană Ballale la ora 8.00, apoi cu submarinul la baza navală Shortland Island şi întoarcere la Ballale la ora 10.30. De la Ballale, Yamamoto trebuia să plece la ora 11.00, cu un avion, spre baza aeriană Buin. Dacă totul avea să decurgă conform planului, iar Yamamoto era cunoscut pentru punctualitatea sa, la ora 15.40 trebuia să fie înapoi la Rabaul.

Moartea lui Yamamoto

Amiralul Yamamoto a fost ucis la numai 16 luni de la izbucnirea războiului. În ciuda avertismentelor, el a insistat să facă o vizită de inspecţie la poziţiile japoneze avansate din nordul Insulelor Solomon. Detaliile vizitei erau cunoscute de americani şi, cum traseul acesteia se găsea în limita razei de acţiune a avioanelor de vânătoare P-38 staţionate la Guadalcanal, a fost organizată o operaţiune de interceptare. Scena din imagine ilustrează momentul în care avionul american localizează bombardierul G4M „Betty" **(1)** la bordul căruia se afla Yamamoto, în dimineaţa zilei de 18 aprilie. Bombardierul face parte din unitatea 705 Kokutai şi poartă doar câteva însemneale acesteia. Fiind o aeronavă nouă, camuflajul ei verde nu este şters aproape deloc. În spatele lui „Betty" este avionul de vânătoare P-38G din Escadrila 339 Avioane de Vânătoare pilotat de locotenentul Rex Barber **(2)**. „Betty" încearcă să scape de Barber lăsându-se deasupra junglei din insula Bougainville. Barber nu a întâmpinat dificultăţi în doborârea avionului, dată fiind lipsa blindajului şi lipsa de protecţie a rezervoarelor de combustibil. În urma prăbuşirii avionului, toţi cei aflaţi la bord şi-au pierdut viaţa, inclusiv Yamamoto. A doua zi, trupul său a fost recuperat din junglă, iar cenuşa sa a ajuns în cele din urmă înapoi în Japonia.

2
323

1

Aceleaşi informaţii, obţinute în urma spargerii codurilor de comunicaţii japoneze, care i-au pus piedici lui Yamamoto tot timpul războiului aveau să ducă direct la moartea sa. Mesajul care conţinea itinerarul său a fost interceptat şi decodificat de criptografii americani. Având în mână traseul exact al amiralului, americanii aveau acum oportunitatea de a-l ucide. Yamamoto avea o reputaţie atât de mare încât, chiar cu riscul ca un atac atât de precis să dezvăluie vulnerabilitatea codurilor japoneze, decizia lansării operaţiunii Vengeance (Răzbunarea) trebuia luată.

Nimitz i-a ordonat lui Halsey să conducă operaţiunea. La rândul său, Halsey a încredinţat responsabilitatea acţiunii contraamiralului Marc Mitscher, comandantul forţelor aeriene din Insulele Solomon. Având în vedere distanţa faţă de baza aeriană de pe Guadalcanal, singurele avioane de vânătoare americane care aveau raza de acţiune necesară pentru această misiune erau P-38 Lightning, din cadrul forţelor aeriene ale armatei. Chiar şi acestea aveau nevoie de rezervoare speciale de combustibil.

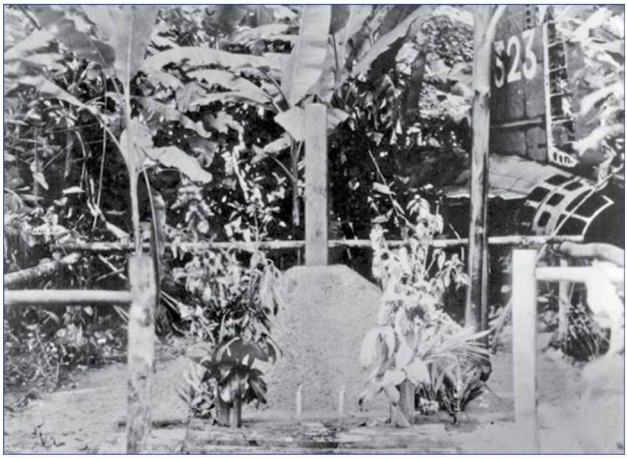
Optsprezece piloţi au fost selectaţi din cele două grupuri de avioane de vânătoare P-38 staţionate la baza din Guadalcanal. Paisprezece dintre aceştia trebuiau să rămână la 5 500–6 000 m ca să asigure acoperire contra avioanelor japoneze de vânătoare provenite de la bazele aeriene din apropiere, în timp ce patru dintre cei mai buni piloţi au fost organizaţi într-o formaţiune specială care avea misiunea să doboare aeronava în care se afla Yamamoto. Atacul a fost programat pentru dimineaţa zilei de 18 aprilie, când Yamamoto avea să parcurgă prima etapă a inspecţiei sale.

Conducătorul misiunii a fost maiorul John Mitchell, comandantul Escadrilei 339 Avioane de Vânătoare. El a

Scaunului Yamamoto din avionul prăbuşit. Gaura din spătarul scaunului se potriveşte cu traiectoria loviturii fatale. Acum scaunul este expus în Japonia.
George Chandler/Second Yamamoto Mission Associates prin Lansdale Research Associates

decis detaliile atacului, el a planificat traseul şi, mai impresionant decât orice, a reuşit să navigheze impecabil pe aproape 1 000 km deasupra oceanului, zburând la 15 m altitudine sau mai jos. După decolarea planificată la ora 7.20, momentul interceptării fusese stabilit pentru ora 9.30, la circa 60 km de insula Ballale. Dacă totul decurgea bine, interceptarea zborului ar fi avut loc deasupra insulei Bougainville, chiar în timp ce avionul lui Yamamoto s-ar fi apropiat de Ballale.

Cea mai lungă misiune de interceptare din al Doilea Război Mondial a început, aşa cum fusese planificat, în dimineaţa zilei de 18 aprilie. Numai că unuia dintre



După prăbușireaavionului,garnizoanajaponezăde pe Bougainville a improvizatun altar la locul catastrofeiÎn plan îndepărtatsepoate vedeacoadabombardieruluiBetty" și numărulavionului –323. Altarul seaflă și astăziîn acelaşiloc.

George Chandler/Second Yamamoto Mission Associates prin LansdaleResearchAssociates

avioane i-a explodat un cauciuc în timp ce făcea manevre de decolare, iar altul a avut probleme la rezervorulde combustibil. Amândouă au fost obligate să abandoneze, și amândouă erau avioane destinate atacului asupra aeronavei lui Yamamoto. Alte două avioane de rezervă au primit ordin să le ia locul. În timp ce avioanele americane P-38 se apropiau de Bougainville, zborul a fost localizat aproape de punctul în care se anticipase. Totuși, în loc de un singur bombardier G4M „Betty", în care trebuia să se afle

Yamamoto, erau două. Şase avioane de vânătoare A6M „Zero" asigurau escorta. Imediat, formaţiunea de atac alcătuită din cele patru avioane s-a repezit spre bombardierele care zburau la 1 400 m. Dar unul dintre avioanele din grupul de atac nu a reuşit să-şi arunce rezervorul de combustibil. Pilotul acestui avion, ca şi cel al aeronavei care îi asigura flancul au fost siliţi să abandoneze atacul, lăsând doar două avioane P-38 să atace cele două bombardiere.

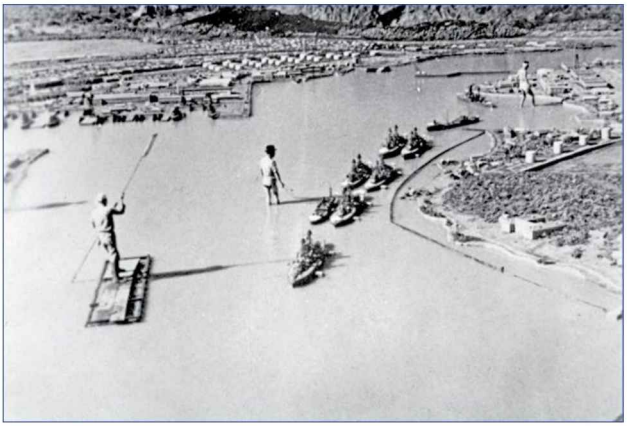
Bombardierul care îl ducea pe Yamamoto a observat apropierea avioanelor americane şi a coborât până deasupra copacilor din jungla insulei Bougainville. Cele şase

Cenuşalui Isoroku Yamamoto, amiral al Marinei Imperiale Japoneze, este dusă de la bordul navei de luptă *Musashi* la Kisararu, Japonia 23 mai 1943.
Agawa, Hiroyuki, The Reluctant Admiral, *Kodansha International, Tokyo, 1979, p. 204*

avioane Zero din escortă au coborât şi ele de la altitudine pentru a-i intercepta pe americani. Avionul pilotat de locotenentul-major Rex Barber a lansat primul atac când, înclinându-se mult spre dreapta, a mitraliat primul bombardier din spate. Bombardierul a început să fumege şi s-a îndreptat spre sud, pierzând viteză. S-a prăbuşit în apropiere de satul Aku din insula Bougainville. Al doilea bombardier a fost atacat de căpitanul Thomas Lanphier şi de piloţii celorlalte două aeronave, care avuseseră probleme cu rezervorul de combustibil. Acest bombardier a fost observat prăbuşindu-se în apă în apropiere de Moila Point, între insulele Bougainville şi Shortland.

Primul bombardier era cel care îl ducea pe Yamamoto. El stătea pe partea dreaptă a avionului, în spatele comandantului. Autopsia oficială a arătat că Yamamoto a fost lovit de două gloanţe; unul a intrat prin falcă şi a ieşit prin tâmpla dreaptă, iar celălalt în umăr. Loviturile l-au ucis pe Yamamoto înainte ca avionul să se prăbuşească. Japonezii au reuşit să ajungă la epava avionului lui Yamamoto abia spre sfârşitul zilei următoare. Bombardierul s-a rupt în două la impact, coada a rămas aproape neatinsă, partea din faţă fiind însă strivită şi arsă. Printre cadavrele aruncate din avion în momentul prăbuşirii se afla şi cel al lui Yamamoto, găsit la stânga fuzelajului, încă prins de scaunul său cu centura de siguranţă. Locul prăbuşirii a fost transformat de japonezi într-un altar în timpul războiului şi există şi azi pe Bougainville.

Pe 20 aprilie, cadavrele au fost duse la Buin pentru autopsiere şi incinerare. De acolo, cenuşa a fost dusă la Rabaul pe 22 aprilie. Pe 23 aprilie, un hidroavion a transportat cenuşa la Truk, acolo unde era şi acum ancorată nava-amiral *Musashi*. Cenuşa lui Yamamoto a fost depusă



Imaginea unei machete mari a bazei navale SUA de la Pearl Harbor, Hawaii, construită de japonezi în 1941 pentru a-i ajuta la realizarea planului de atac împotriva bazei.
U.S. Navy National Museum of Naval Aviation

în secret în cabina lui de pe navă. *Musashi* a plecat din Truk pe 17 mai şi a ajuns în Japonia pe 21 mai. Abia atunci s-a făcut publică vestea despre moartea lui Yamamoto.

Pe 5 iunie, la Tokyo au fost organizate funeralii de stat. Japonezii au estimat că un milion de oameni s-au aliniat de-a lungul drumului pe care era purtată cenuşa lui Yamamoto. O urnă cu cenuşă a fost îngropată alături de cea a amiralului Togo, primul mare erou al MIJ, învingătorul din lupta de la Tsushima din 1905. O altă urnă, cu cealaltă jumătate din cenuşa sa, a fost dusă acasă la Yamamoto, la Nagaoka, pe 7 iunie. Urna a fost îngropată în curtea unui mic templu budist alături de cenuşa

Epavaavionuluiui Yamamoto fotografiatăîn 1988. Avionul a rămasla locul prăbuşirii, dar o aripăa acestuiaa fostdusă în Japoniapentrua fi expusă. Vânătoriide suvenireau furat numărulde identificare„323", care era prezentpe stabilizatorul vertical.

Dr. CharlesDarby prin Lansdale ResearchAssociates

tatălui său adoptiv. Mormântul a fost marcat cu o simplă piatră pusă la căpătâi.

Moartea lui Yamamoto a fost fără îndoială un şoc pentru marină şi pentru naţiune. Probabil că a zguduit moralul militarilorşi al civililor,dar nu a avut consecinţe pe termen lung asupra luptei de supravieţuire duse de japonezi. Succesorul lui Yamamoto, amiralul Mineichi Koga, a fost ales cu mare grijă. El a condus Flota Combinată fără mare succes, până la moartea sa din martie 1944, când a căzut cu avionul în Filipine. După moartea lui Yamamoto, MIJ nu a mai înregistrat nici o victorie importantă. Predicţia lui Yamamoto legată de rezultatul unui război de lungă duratăîntre Japonia şi Statele Unite s-a adeverit din plin, şi nici Yamamoto, nici vreun alt amiral japonez nu ar fi putut să împiedice acest deznodământ.

MODUL DE GÂNDIRE

Yamamoto a avut multe calităţi. Fără îndoială, era o persoană foarte inteligentă. Biografia lui, scrisă de US Office of Naval Intelligence, l-a caracterizat ca „excepţional de capabil, puternic, un om care gândea rapid". Contemporanii spuneau despre Yamamoto că avea o minte ascuţită ca briciul. Era un om curajos din punct de vedere moral, care nu şi-a compromis niciodată principiile profesionale. Mai presus de toate, Yamamoto avea calitatea rară de a lua decizii curajoase şi creative. Era un lucru destul de neobişnuit printre ofiţerii MIJ, şi, câteodată, se pare că reuşea să ducă această calitate la extrem. Personalitatea sa era atât de neobişnuită, încât un fost coleg spunea că era „produsul unei mutaţii".

A fost un om care a detestat fastul. Conform mai multor surse, se pare că avea adesea manifestări sentimentaliste. Se pare că, de câteva ori, a plâns când a fost informat despre moartea unor subordonaţi de-ai săi. Putea avea însă şi o latură dură, aşa cum s-a observat după reacţia pe care a avut-o în momentul în care a aflat despre decesul mai multor soldaţi în timpul unor antrenamente susţinute pe când era comandantul Diviziei 1 Portavioane. În legătură cu acele decese, el a făcut următoarea afirmaţie: „Flota noastră aeriană suferă comparativ cu forţele aeriene din marina altor state. Japonia

nu are la dispoziţie destul timp pentru a le ajunge din urmă. Trebuie să acceptăm preţul pregătirii intensive. Eu consider că moartea în timpul antrenamentelor este una eroică".

Părerea unanimă este că Yamamoto era un om charismatic. Avea abilitatea de a ajunge la inima tuturor subordonaţilor săi, indiferent de grad. Cum spunea unul dintre ofiţerii săi de la Flota Combinată, „preocuparea lui pentru subordonaţi atingea inima fiecărui marinar şi toţi erau gata să moară pentru el. Forţa lui de conducător ajungea până la cel mai jos nivel al marinei şi inspira fiecare soldat. Sub comanda lui nu a existat niciodată vreo şovăială".

Yamamoto era perspicace şi, câteodată, remarcabil de vizionar. Acest fapt este dovedit de cuvintele sale din 1936 în legătură cu felul în care avea să se poarte un eventual război în zona Pacificului: „Aşa cum văd eu lucrurile, operaţiunile navale din viitor vor însemna capturarea unei insule, construirea unui aerodrom într-un timp cât mai scurt – în jur de o săptămână sau aşa ceva –, instalarea unor unităţi de aviaţie şi folosirea lor pentru a câştiga control aerian şi de suprafaţă asupra următoarei porţiuni de ocean". Viziunea lui asupra utilităţii pe timp de război a navelor de luptă MIJ este exprimată concis şi relevant în acest comentariu făcut înainte de război: „Ele sunt ca acele papirusuri religioase, frumos desenate, pe care bătrânii le puneau pe pereţi – sunt o chestiune de credinţă, nu o realitate".

Părerile lui despre Statele Unite erau bine cunoscute, opoziţia lui faţă de un război cu americanii fiind bine atestată. Aceste păreri se pot observa în rândurile pe care i le adresa lui Nagano pe 29 septembrie 1941:

Esteclar că un război americano-japonez va deveni unul de lungă durată. Atâta timp cât balanţa războiului va înclina în favoareanoastră,StateleUnite nu vor înceta lupta. În consecinţă, războiul va continua mulţi ani, timp în care resurselemilitare vor fi epuizate, navele şi armele vor fi avariate şi vor putea fi înlocuite doar cu mari dificultăţi. Până la urmă nu le vom mai putea ţine piept [Statelor Unite]. Din cauza războiului, poporul va sărăci... şi nu e greu să-ţi imaginezi [că] situaţia va scăpa de sub control. Nu trebuie să pornim un război când sunt atât de puţine şansede succes.

Altă fotografiecu epavaavionuluilui Yamamotodin jungladin Bougainville, făcută în 1988. După atac s-aiscato controversă între piloţii americani,fiecare dintre ei pretinzându-că a doborât bombardierul în care se afla Yamamoto. Când epavaeronavei a fostinspectată,s-aobservat că singuralovitură era în spatelecesteia,fapt care susţinea afirmaţia lui Barbercă a doborâtavionul.
Dr. CharlesDarby prin LansdaleResearchAssociates

Deşi Yamamoto pare să fie unul dintre puţinii ofiţeri superiori japonezi care au înţeles rezultatul final aproape cert al unui război cu Statele Unite, totuşi el nu a reuşit să prevadă modul în care va decurge acest război. Cu toate că a pledat pentru importanţa puterii aeriene, felul în care a folosit forţele *Kido Butai* sugerează că, pentru el, avioanele erau bune doar pentru raiduri şi că încă mai păstra opinia tradiţională că marile nave blindate reprezintă arma decisivă. A fost evident că nu a reuşit să înţeleagă ameninţarea care venea din partea americanilor la adresa comerţului japonez din vreme de război şi nu a luat nici o măsură înainte de război pentru apărarea acestuia, deşi văzuse ce impact au avut submarinele germane asupra comerţului naval britanic în prima parte a conflictului. La fel, nu s-a gândit nici ce impact ar avea submarinele japoneze asupra liniilor de aprovizionare americane. Deşi la începutul carierei fusese comandant al unei unităţi de aviaţie, înainte de război nu a luat nici o măsură pentru dezvoltarea aviaţiei navale şi pregătirea ei pentru războiul prelungit de care se temea. Dacă el considera atât de importantă construirea de aerodromuri, aşa cum am văzut în citatul anterior, de ce nu a făcut vreun efort să creeze unităţi pregătite pentru astfel de misiuni? (Lipsa capacităţii de a construi rapid piste de aterizare a fost un factor esenţial în campania de la Guadalcanal.)

Deşi a avut multe calităţi, Yamamoto nu a fost un geniu militar. Confuzia din gândirea lui, care a dus la iniţierea atacului de la Pearl Harbor, arată că, deşi avea multă experienţă în relaţia cu Statele Unite, a interpretat greşit caracterul poporului american şi a ales fix varianta de acţiune care avea cele mai mari şanse să îl îndepărteze de obiectivul de a negocia o pace cu americanii.

După ce moartea lui Yamamoto a fost comunicată națiunii, s-au organizat funeralii de stat. Cel care conduce coloana participanților este ofițerul din statul major al Flotei Combinate, comandorul Watanabe Yasuji, care poartă sabia ce simbolizează avansarea lui Yamamoto, post-mortem, la gradul de amiral de flotă.
Prin amabilitate Michael A. Oren

Evenimentele care au dus la atacul de la Pearl Harbor nu pot fi puse decât pe seama unei fixații nesănătoase. Activitatea lui de comandant, după Pearl Harbor, a fost din ce în ce mai haotică și mai marcată de autoritarism. A reușit să gestioneze a doua fază operațională oscilând între un comportament confuz și unul foarte încrezător. În timpul discuțiilor care au precedat operațiunea Midway, stilul său „imperial" de conducere nu l-a făcut

să caute argumente în valoarea planului, ci pur şi simplu să se folosească de ameninţarea cu demisia pentru a obţine permisiunea de a-şi pune planurile în aplicare. Aşa se manifesta iubitorul de risc Yamamoto, numai că, în absenţa unui plan operaţional bine pregătit, metoda lui era doar o reţetă pentru dezastru.

În timpul campaniei de la Guadalcanal, Yamamoto părea că este încă uluit de eşecul de la Midway şi de neaşteptata reacţie americană. Nu a reuşit nici un moment să înţeleagă că aceasta era bătălia decisivă pe care o aştepta el. A preferat acţiuni mărunte, transformând campania într-un nedorit război de uzură. Atunci ar fi fost momentul oportun ca partea personalităţii lui care iubea riscul să se manifeste, să forţeze o decizie, dar cumva se pare că Yamamoto nu a reuşit să scoată la lumină vechiul său spirit.

Viaţa personală a fost marcată de plăcerea pentru jocurile de noroc. Această pasiune s-a manifestat şi în viaţa profesională. Era un om sofisticat, după standardele japoneze, şi iubea viaţa. Totuşi, pe lângă trăsăturile frumoase de caracter, precum lipsa infatuării, avea o latură egoistă, demonstrată de faptul că era un afemeiat care îşi neglija în mare măsură familia. Cu certitudine nu a fost un sfânt în viaţa personală, în ciuda eforturilor făcute de susţinătorii lui de a şterge cu buretele acest fapt, după moartea lui.

În ciuda tuturor calităţilor sale, Yamamoto nu s-a putut ridica deasupra sistemului care îl crease. Un lider cu adevărat mare ar fi preluat controlul situaţiei pe care o avea în faţă, dar Yamamoto nu a reuşit niciodată să facă asta. Nu a putut depăşi niciodată structura defectuoasă de comandă a MIJ. În cadrul MIJ, ofiţerii de la marele

stat major aveau foarte multă autoritate – mult mai multă decât în marina occidentală. În timp ce comandantul avea responsabilitatea desfăşurării operaţiunii, autoritatea pentru concepereaplanului şi iniţierea de operaţiuni revenea marelui stat major. De multe ori, deciziile ajungeau să fie luate de ofiţeri relativ tineri, la nivel de locotenent. Yamamoto accepta acest sistem şi era bucuros să lase detaliile pe seama subordonaţilor, el rezumându-se să le ofere îndrumarea generală. Procesul de planificare se baza pe foarte multe presupuneri hazardate, care se dovedeau invariabil greşite, deoarece rareorise întemeiau pe informaţii oferite de serviciilesecrete, şi niciodată strategia nu lua în calcul posibilitatea unei acţiuni neaşteptate a inamicului. Atunci când, în timpul luptei, presupunerile se dovedeau false, reacţia statului major al Flotei Combinate era de cele mai multe ori dezorganizată şi prost gândită. Aceşti factori s-au tradus în multe ocazii prin înfrângere. Dar, în ciuda tuturor slăbiciunilor evidente ale acestui sistem, Yamamoto nu a făcut nimic să îl schimbe. Un amiral cu adevărat mare ar fi recunoscut neajunsurilesistemului şi ar fi găsit o modalitate de a îmbunătăţi lucrurile folosindu-se de avantajele acestuia; Yamamoto nici măcar nu a încercat vreodată.

O VIAȚĂ ÎN CUVINTE

Yamamoto e considerat erou național în Japonia. Împreună cu amiralul Heihachiro Togo, sunt cele mai omagiate personaje ale MIJ. Acest lucru se vede din sala specială care i s-a rezervat la muzeul de la Eta Jima și din atenția deosebită care i se acordă la altarul Yasukuni, în Tokyo. Literatura care îl are în centru pe Yamamoto reflectă clar statutul său de erou. Deși a avut foarte mulți biografi, aproape nici unul (singura excepție e menționată mai jos) nu are o viziune critică, nici referitor la viața personală, nici la cea de lider de război. Nici măcar în istoriile oficiale de război nu i se găsește vreo vină lui Yamamoto pentru înfrângerile japoneze.

Lipsa materialelor în engleză despre Yamamoto face extrem de dificilă înțelegerea acestui personaj de către un istoric occidental. Singura lucrare consistentă despre Yamamoto tradusă în engleză este biografia bestseller publicată în Japonia de cunoscutul scriitor Agawa Hiroyuki. Această lucrare conține o perspectivă critică asupra eroului național japonez. Dacă ceilalți biografi încearcă să facă din Yamamoto un personaj deosebit și se străduiesc să îi păstreze statutul de erou național, biografia lui Agawa face referire la viața lui extraconjugală și la nenumăratele sale aventuri cu gheișe. Totuși, lucrarea este frustrant de incompletă, mai ales în privința rolului de lider al amiralului.

Istoricii occidentali au scris puține cărți despre Yamamoto. Prima dintre ele a fost *Yamamoto: The Man Who Menaced America*, scrisă de John Deane Potter. Apărută în 1965, lucrarea nu apelează la surse japoneze și este plină de inexactități în privința evenimentelor. Pentru specialistul modern nu are nici o valoare. Prolificul Edwin P. Hoyt a scris în 1990 o carte intitulată *Yamamoto: The Man Who Plan the Attack on Pearl Harbor*. Cartea face trimitere la surse japoneze, dar pare să se bazeze aproape integral pe lucrarea lui Agawa. Nu reușește să acopere întreaga activitate de comandant a lui Yamamoto și, din cauza numeroaselor erori factuale, trebuie folosită cu precauție.

Au apărut câteva eseuri despre Yamamoto, în serii care urmăreau lideri importanți ai marinei militare. Primul a fost scris de istoricul Marinei Imperiale Japoneze Roger Pineau în 1976. Eseul merită să fie consultat și azi, și este prima lucrare care pune la îndoială reputația de amiral invincibil a lui Yamamoto. Al doilea eseu care trebuie amintit a fost scris de Stephen Howarth și a apărut în volumul *Men of War*, în 1992. Este superficial, conține multe inexactități și nu face decât să perpetueze numeroasele mituri care îl înconjoară pe Yamamoto. Autorul face afirmația deloc argumentată că, atât timp cât a trăit Yamamoto, MIJ a dus un război „curat". De departe cel mai bun eseu despre Yamamoto este cel publicat în 1997 de H.P. Willmott. Este o relatare echilibrată care ia în discuție toate aspectele mitului Yamamoto. Eseul este esențial pentru înțelegerea vieții și carierei lui Yamamoto.

Pe lângă lucrările dedicate lui Yamamoto mai există cărți care acoperă subiectul mai larg al războiului din Pacific, cărți care apelează la surse japoneze și care analizează rolul lui Yamamoto doar în anumite situații punctuale.

Trebuie să remarcăm aici lucrarea lui Gordon Prange *At Dawn We Slept: The Untold Story of Pearl Harbor*, cartea despre bătălia de la Midway scrisă de Jonathan Parshall și Anthony Tully și apărută în 2005, *Shattered Sword: The Untold Story of the Battle of Midway,* și lucrarea lui Richard B. Frank intitulată inspirat *Guadalcanal: The Definitive Account of the Landmark Battle.*

De fapt, nici până în ziua de azi nu există o biografie completă a lui Yamamoto, în limba engleză. Este un mare neajuns, deoarece puțini comandanți au avut un impact atât de mare precum Yamamoto asupra desfășurării celui de-al Doilea Război Mondial și asupra felului în care s-a încheiat.

BIBLIOGRAFIE SELECTIVĂ

Lucrările care urmează fie îl au în centru pe Yamamoto, fie conţin secţiuni valoroase care tratează diferite aspecte ale carierei sale. Cărţile consultate pentru stabilirea contextului, care au ca temă războiul din Pacific în general, nu au fost incluse aici.

Agawa Hiroyuki, *The Reluctant Admiral*, Kodansha International, Tokyo, 1979. Publicată iniţial în japoneză, în 1969, sub titlul *Yamamoto Isoroku*

Asada Sadao, *From Mahan to Pearl Harbor*, Naval Institute Press, Annapolis, Maryland, 2006

Evans David C., Peattie Mark R., *Kaigun*, Naval Institute Press, Annapolis, Maryland, 1997

Frank Richard B., *Guadalcanal*, Random House, New York, 1990

Howarth Stephen, „Admiral of the Fleet Isoroku Yamamoto", în vol. *Men of War*, St. Martin's Press, New York, 1993

Hoyt Edwin P., *Yamamoto*, Lyon Press, Guilford, Connecticut, 2001

Parshall Jonathan, Tully Anthony, *Shattered Sword*, Potomac Books, Washington D.C., 2005

Pineau Roger, „Admiral Isoroku Yamamoto", în vol. *The War Lords*, Little Brown and Company, Boston, 1976

Potter John Deane, *Yamamoto*, Paperback Library Edition, New York, 1965

Prange Gordon W., cu Goldstein Donald M. şi Dillon Katherine V., *At Dawn We Slept*, McGraw-Hill, New York, 1981

Willmott H.P., „Isoroku Yamamoto", în vol. *The Great Admirals*, Naval Institute Press, Annapolis, Maryland, 1997

Wolf William, *13th Fighter Command in World War II*, Schiffer Publishing, Atglen, Pennsylvania, 2004

Zimm Alan, *Attack on Pearl Harbor*, Casemate Publishers, Havertown, Pennsylvania, 2011